

Tangentielle Ouest

Concertation



BILAN DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

SUR LA PHASE 2 DE LA TANGENTIELLE OUEST

7 MARS / 8 AVRIL 2016

www.tangentielleouest.fr



SOMMAIRE

L'objet de la concertation complémentaire : le tracé urbain de la phase 2	4
Le territoire de projet	6
Le calendrier du projet	7
Déroulement et modalités de la concertation	9
Préparer la concertation	10
Annoncer la concertation et informer sur le projet	10
Echanger	14
Contribuer	16
Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	19
1. La concertation complémentaire	21
1.1. Remarques sur la qualité de la concertation	21
1.2. Attentes pour la suite de la concertation	22
2. L'opportunité du projet et du tracé urbain	24
2.1 Soutiens au projet dans sa nouvelle variante de tracé	24
2.2. Demandes de retour au tracé initial	27
2.3. Les demandes de desserte complémentaire	31
2.4. La demande de maintien de la desserte du secteur du Chêne Feuillu à Achères	36
2.5. Les propositions d'alternatives au projet Tangentielle Ouest phase 2	37
3. Les attentes concernant l'insertion du tracé dans Poissy	38
3.1. Le tracé urbain et la maîtrise foncière	38
3.2. L'insertion urbaine	40
3.3. Le secteur La Bruyère – Boulevard Gambetta	43
3.4. Le secteur Place de l'Europe – Boulevard de l'Europe	46
3.5. Le secteur Saint-Exupéry - Adrienne Bolland	48
4. Les attentes exprimées sur les autres sections du projet TGO phase 2	51
4.1. L'insertion dans le golf	51
4.2. Les impacts sur la forêt de Saint-Germain	52
4.3. La virgule de Saint-Germain	53
5. La mise en œuvre du projet	54
5.1. Le calendrier	54
5.2. Le coût et le financement	55
5.3. L'impact et la durée des travaux	57
5.4. L'offre de service	58
5.5. L'alimentation électrique du tram-train	59
5.6. L'articulation avec les transports en commun existants	60
Les enseignements de la concertation	67
Les enseignements de la concertation	68



INTRODUCTION

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation complémentaire menée sur le projet Tangentielle Ouest phase 2. Il sera annexé au dossier de l'enquête publique complémentaire.

L'objet de la concertation complémentaire : le tracé urbain de la phase 2

La Tangentielle Ouest est un projet porté par l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et le STIF.

Elle s'étendra sur 29.2 km (dans le cadre de la variante urbaine à Poissy), du sud au nord, de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER d'une part et à Achères-Ville d'autre part. Elle empruntera en partie les infrastructures ferroviaires existantes de la Grande Ceinture, une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris, à 15 km du boulevard périphérique.

Les études du projet Tangentielle Ouest sont menées en 2 phases :

- > La première phase entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014. L'enquête parcellaire a eu lieu entre le 15 octobre et le 14 novembre 2015. Elle est actuellement en cours d'études dites de projet, avec un démarrage des travaux préparatoires prévu pour fin 2016, sous réserve d'obtention des financements et des autorisations administratives ;
- > La deuxième phase entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête publique en 2014.

Dans ses conclusions sur l'enquête publique de la Tangentielle Ouest phase 2, qui s'est tenue du 16 juin au 26 juillet 2014, la commission d'enquête a réservé son avis favorable sur la DUP du projet en demandant aux maîtres d'ouvrage d'engager dans les meilleurs délais une étude de faisabilité sur la variante urbaine dans Poissy, afin de connecter la future ligne Tangentielle Ouest à la gare de Poissy RER.

Les porteurs du projet ont en ce sens engagé des études complémentaires de faisabilité qui ont montré que ce nouveau tracé, s'il s'insère sur un territoire plus dense, renforce l'opportunité du projet en termes de desserte et de trafic voyageurs. Au vu des conclusions des études, le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé la poursuite des études de la TGO phase 2 sur la base du tracé urbain par Poissy en vue de les soumettre au public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique complémentaire.

En amont de l'enquête publique complémentaire, et en parallèle de l'avancée des études techniques, les porteurs du projet ont souhaité organiser une nouvelle phase de concertation afin d'informer le public et de recueillir ses remarques sur le nouveau tracé urbain proposé dans Poissy. Le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 a approuvé les modalités de la concertation complémentaire et le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire (basé sur les études de faisabilité de la variante urbaine dans Poissy) constituant le dossier support de la concertation.

Le tracé urbain permet :

- > d'offrir une correspondance nouvelle en gare de Poissy RER avec le RER A ainsi que le RER E dans le cadre de son prolongement futur à l'ouest ;
- > de desservir plus efficacement le centre-ville de Poissy, ainsi que l'ensemble des projets urbains du secteur, le quartier Rouget de Lisle (anciennement ZAC Eoles), par exemple.

Ce nouveau tracé sera soumis en 2017 à **une enquête publique complémentaire**, « *portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement* » (Article L123-14 Code de l'environnement). Cette enquête publique complémentaire permettra en outre de présenter au public un projet plus précis, avec une analyse fine des bénéfices et impacts du tracé urbain et de comparer le tracé initial et le tracé urbain.

Le coût du projet est actuellement estimé à 215,7 millions d'euros¹ pour la phase 2 dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy, hors matériel roulant. La Tangentielle Ouest est financée par l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines. Le projet Tangentielle Ouest est inscrit au Contrat de Projet État-Région (2015-2020).

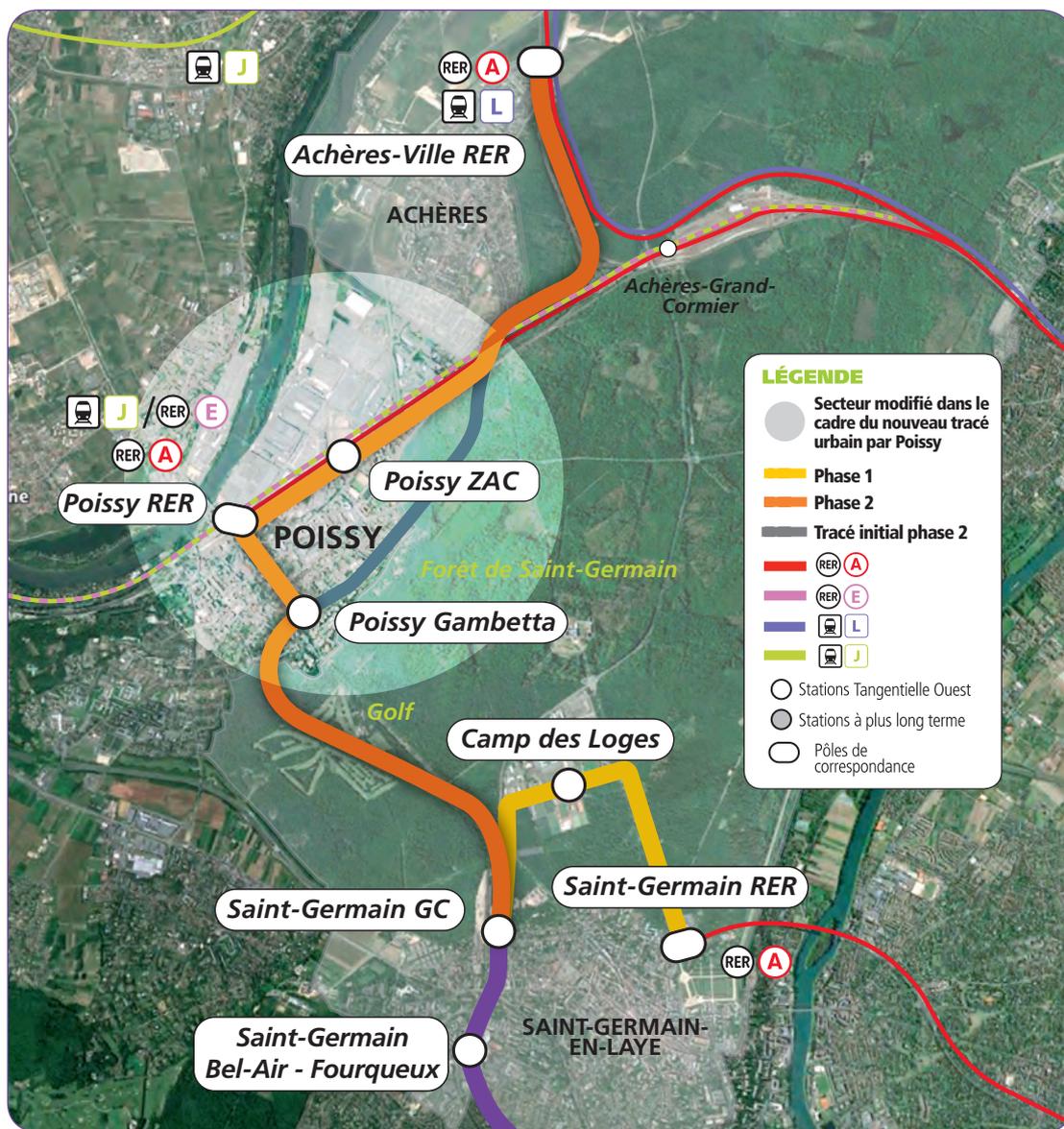
Le projet Tangentielle Ouest a par ailleurs été confirmé dans le Protocole relatif au Plan de Mobilisation pour les Transports d'Île-de-France, signé le 19 juillet 2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France.

1. Conditions économiques 2013 - Estimation à ce stade des études (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire)



Le territoire de projet

La phase 2 de la Tangentielle Ouest traverse Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.



De Saint-Germain-en-Laye au sud de Poissy sur les voies de la Grande Ceinture

Entre la station de Saint-Germain GC et le sud de Poissy, la Tangentielle Ouest emprunte les voies actuelles de la Grande Ceinture. Le projet initial n'a pas été modifié par rapport à celui présenté lors de l'enquête publique de 2014. La Tangentielle Ouest traverse le golf de Saint-Germain, avec la suppression des trois passages à niveau existants. Le franchissement des voies par les golfeurs sera maintenu par l'aménagement de passages piétons dénivelés, en concertation avec la direction du golf.

Le secteur ciblé par la concertation complémentaire : du sud de Poissy au secteur du Chêne-Feuillu : la traversée de Poissy²

Dans le cadre d'un tracé urbain par Poissy, entre le sud de Poissy et le secteur du « Chêne Feuillu », le tram-train emprunte une nouvelle plateforme de type tramway en traversant la ville de Poissy.

Trois stations sont créées sur cette séquence : une première sur l'avenue de Versailles afin de desservir le quartier de la Bruyère et de restituer l'arrêt prévu à la gare Poissy Grande-Ceinture dans le tracé initial, une deuxième, place de l'Europe à proximité de la gare de Poissy RER, et une dernière, créée sur la rue Saint-Sébastien, près du quartier Rouget de Lisle (ex ZAC Eoles) et du quartier de Saint-Exupéry.

Du Chêne-Feuillu au terminus, à Achères-Ville RER

La deuxième partie reprend le tracé présenté en enquête publique en 2014. À partir du secteur dit du « Chêne-Feuillu », la Tangentielle Ouest poursuit son chemin pour rejoindre Achères-Ville RER. Le tracé dessert ainsi le quartier de la gare et les projets urbains tels que la ZAC de la Petite Arche.

Le terminus à Achères-Ville RER s'insère à l'est des voies ferrées. Suite aux recommandations formulées par la commission d'enquête, les études complémentaires permettront d'approfondir l'insertion urbaine à l'arrivée à Achères-Ville RER en vue d'assurer une bonne gestion des modes piétons et cycles.

Le calendrier du projet

TRACÉ INITIAL

- > 2013 - Concertation
- > Etudes préliminaires
- > Schéma de principe
- > 2014 - Enquête publique

TRACÉ URBAIN PAR POISSY

> 2016 - Concertation complémentaire

- > Etude de schéma de principe
- > 2017 - Enquête publique complémentaire
- > Déclaration d'utilité publique
- > Etudes détaillées (avant projet/projet)
- > Travaux
- > Mise en service



2. Dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy





01



DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 7 mars au 8 avril 2016 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- > Une rencontre voyageurs en gare de Poissy RER (7 mars 2016) ;
- > Une réunion publique à Poissy (17 mars 2016) ;
- > Une rencontre riverains à Poissy (31 mars 2016).



L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports³ :

- > Un dépliant d'information ;
- > Une lettre d'information ;
- > Une affiche de la concertation ;
- > Des panneaux d'exposition ;

Un site Internet dédié (<http://www.tangentielleouest.fr/>).

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition :

- > Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié ;
- > Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants et la lettre d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- > Des fiches avis disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- > Des urnes en mairie pour y déposer un avis.

Préparer la concertation

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, les financeurs (la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines et l'Etat), les élus et les services techniques des collectivités concernées par le projet, les acteurs associatifs et économiques. Des rencontres régulières ont notamment eu lieu avec les collectivités, les services techniques du STIF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau ont ainsi rencontré les maires de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères à l'automne 2015 puis en amont de la concertation pour présenter les modalités de la concertation complémentaire.

Une réunion avec les élus de Poissy et les référents des quartiers de la Ville a eu lieu le 18 février 2016. Elle a permis de rappeler les objectifs et caractéristiques du projet, et plus particulièrement du nouveau tracé dans Poissy, ainsi que de présenter les modalités de la concertation.

Annoncer la concertation et informer sur le projet

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portées à la connaissance du public via :

- > Des affiches ;
- > Un dépliant d'information ;
- > Un site Internet du projet ;
- > Un kit d'information à destination des communes ;
- > La presse nationale, régionale et locale.

3. Voir en annexe n°3



Affiche



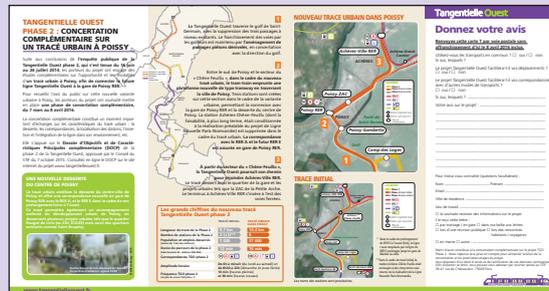
Panneau en mairie et gare de Poissy



Lettre d'information n°5



Dépliant de la concertation



Affiches

Des affiches précisant notamment les dates des rencontres publiques ont été mises en place dès le début de la concertation dans les communes du périmètre du projet, dans les réseaux Réস্যлы et CSO Veolia Transdev selon 3 formats d'affiche (A4, A3, 62x100). Au total, 392 affiches ont été distribuées.

Kit d'information aux communes

Un kit d'information a été transmis aux communes pour leur permettre de relayer l'information sur les modalités de concertation.

La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse (annexe 3) a été diffusé par le STIF à partir du 7 mars 2016 aux médias suivants :

- > Presse départementale et régionale : Le Parisien, le Courrier des Yvelines, TV Fil 78, AFP, France Bleu...
- > Presse professionnelle : Ville Rail et Transport, Mobilité, Connexion, Le Moniteur...

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer, et présentait le projet (caractéristiques, objectifs, calendrier et coût).



Déroulement et modalités de la concertation

Les médias suivants ont relayé l'information sur la concertation :

- > **Le Courrier des Yvelines** (Tram-train à Poissy : exprimez-vous !, 9 mars 2016 ; Poissy. Tangentielle Ouest : réunion publique ce jeudi, 16 mars 2016 ; Poissy. Tram-train urbain. Les craintes des riverains, 23 mars 2016 ; Le tracé n'est pas encore sur les rails, 6 avril 2016)
- > **Le Parisien** (Donnez votre avis sur le nouveau tracé urbain du tram-train, 9 mars 2016 ; Poissy. Donnez votre avis sur le projet du tram-train, 7 mars 2016 ; Tout savoir sur le tracé du tram-train, 17 mars 2016)
- > **La Gazette des Yvelines** (Le tram-train en concertation, 11 mars 2016 ; Poissy. Tram-train : des riverains inquiets, 23 mars 2016 ; Poissy. Des avis partagés sur le nouveau tracé du tram-train, 6 avril 2016)
- > **Yvelines Première** (JT du 8 mars 2016 ; Nouvelle réunion publique sur la Tangentielle Ouest à Poissy, JT du 1er avril 2016)
- > **Le Moniteur** (Le tracé de la phase 2 du tram-train fait à nouveau débat. Yvelines. Le tram veut passer dans Poissy, 1er avril 2016)
- > **Le Journal du Grand Paris** (Tangentielle ouest : début de la concertation complémentaire, 8 mars 2016)
- > **Evasionfm.com** (Poissy : que pensez-vous de la Tangentielle Ouest ?, 15 mars 2016)
- > **78actu.fr** (Poissy. Ce qu'ils pensent du projet de tram-train dans le centre-ville, 30 mars 2016)

Les sites internet du Département des Yvelines, de la Ville de Saint-Germain-en-Laye, de la Ville de Poissy, de la Ville d'Achères, ont diffusé des informations concernant la concertation.

Le magazine municipal de Poissy, Le Pisciacais, a également relayé la concertation.

Le dépliant d'information

Un dépliant d'information à 6 volets (annexe 3), a été diffusé à 15 900 exemplaires par des opérations de tractage et de mise à disposition sur le territoire du projet.

Il a été distribué :

- > En gare d'Achères-Ville RER (1 500 exemplaires) ;
- > En gare de Poissy RER (3 000 exemplaires) ;
- > En gare de Saint-Germain RER (3 000 exemplaires) ;
- > En gare de Saint-Germain Grande Ceinture (750 exemplaires) ;
- > En gare de Saint-Nom-la-Bretèche (750 exemplaires) ;
- > En gare de Saint-Cyr RER (1 500 exemplaires) ;
- > Lors des rencontres publiques (1 000 exemplaires).

Il a été mis à la disposition du public :

- > En mairie d'Achères (300 exemplaires) ;
- > En mairie de Poissy (300 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Germain-en-Laye (300 exemplaires) ;
- > En mairie de Mareil-Marly (150 exemplaires) ;
- > En mairie de L'Etang-la-Ville (150 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Nom-la-Bretèche (150 exemplaires) ;
- > En mairie de Noisy-le-Roi (150 exemplaires) ;

- > En mairie de Bailly (150 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Cyr (150 exemplaires) ;
- > En mairie de Versailles (200 exemplaires) ;
- > Dans le réseau CSO Véolia Transdev (1 500 exemplaires).

Des dépliants ont été envoyés à la DRIEA, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et au STIF.

Le dépliant a permis de relayer une information synthétique du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public.

Il comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer sans frais un avis sur le projet.

La lettre d'information de mars 2016

Une lettre de 6 pages (annexe 3) a été diffusée à 55 700 exemplaires.

Elle a été déposée dans toutes les boîtes aux lettres :

- > A Achères (9 800 exemplaires) ;
- > A Poissy (20 000 exemplaires) ;
- > A Saint-Germain-en-Laye (22 000 exemplaires).

Elle a été mise à la disposition du public :

- > En mairie d'Achères (500 exemplaires) ;
- > En mairie de Poissy (500 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Germain-en-Laye (500 exemplaires) ;
- > En mairie de Mareil-Marly (200 exemplaires) ;
- > En mairie de L'Etang-la-Ville (200 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Nom-la Bretèche (200 exemplaires) ;
- > En mairie de Noisy-le-Roi (200 exemplaires) ;
- > En mairie de Bailly (200 exemplaires) ;
- > En mairie de Saint-Cyr (200 exemplaires) ;
- > En mairie de Versailles (300 exemplaires) ;
- > Dans le réseau CSO Véolia Transdev (1 000 exemplaires).

Elle a été distribuée lors des rencontres publiques à 1 500 exemplaires. Elle a été envoyée à la DRIEA, la Région Ile-de-France et au Département des Yvelines, à SNCF Réseau, SNCF Mobilité et au STIF.

La lettre a permis de relayer une information détaillée du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public.

Elle comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer sans frais un avis sur le projet.

Les panneaux d'exposition

Des panneaux d'exposition (annexe 3) ont été mis à disposition des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Ils étaient également exposés lors des rencontres avec le public.

Ces panneaux présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation.



Déroulement et modalités de la concertation

Le film du projet

Un film de présentation du projet a été diffusé lors des réunions publiques et mis en ligne sur le site Internet du projet, le 7 mars 2016. Entre le 7 mars et le 8 avril, il a été vu plus de 750 fois.

Le site internet

Le site Internet dédié au projet (<http://www.tangentielleouest.fr/>) propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation. Il a reçu plus de 5 000 visites du 7 mars au 8 avril 2016. Le site internet était relayé par les supports d'information, et était également accessible par un flash code présent sur les documents de la concertation.

Différents documents sont proposés en téléchargement sur le site Internet :

- > Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) complémentaire ;
- > La délibération du Conseil du STIF du 7 octobre 2015 approuvant le DOCP et les modalités de concertation complémentaire ;
- > Les diaporamas et comptes rendus des réunions publiques ;
- > Le dépliant d'information ;
- > La lettre d'information.

Le site a également donné la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation complémentaire.

Le site reste ouvert après la fin de la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film du projet.

Echanger

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF, en accord avec ses partenaires, a proposé d'organiser plusieurs types de rencontres : une rencontre voyageurs, une réunion publique et une rencontre riverains. Au cours de ces rencontres, des contributions écrites ont été recueillies en plus des expressions orales.

- > **Une rencontre avec les voyageurs** a été organisée en gare RER de Poissy le 7 mars 2016. Des représentants des porteurs de projet sont allés à la rencontre des usagers, pour les informer sur le projet et la concertation à l'aide du dépliant et de la lettre d'information. Ces rencontres ont également permis de recueillir les remarques et suggestions des usagers.

La rencontre voyageurs a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et figurant en annexe du présent bilan.

Réunion du 17 mars



- > **Une réunion publique s'est tenue à Poissy le 17 mars 2016**, réunissant 300 personnes, pendant 2h40. Elle a permis aux élus, aux associations, aux acteurs économiques et au grand public de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur celui-ci. Elle a été organisée à l'intention des habitants et acteurs des villes du territoire du projet Tangentielle Ouest phase 2, à savoir Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

La réunion s'est déroulée en trois temps :

- > Accueil des participants par le maire de Poissy ;
- > Présentation du projet par l'équipe projet⁴ ;
- > Echanges entre le public et les porteurs du projet.

La tribune était composée de représentants du STIF, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités, du Département des Yvelines avec la présence de M. Jean-François RAYNAL, vice-président du Département en charge des transports, de la Ville de Poissy avec la présence de Karl OLIVE, maire et vice-président du Département, et de Patrick MEUNIER, adjoint aux transports de Poissy. La réunion a été animée par Claude CHARDONNET du cabinet C&S Conseils.

Dans les locaux de la réunion publique, un panneau totem et une urne étaient disposés pour informer et recueillir les fiches et les coupons T mis à disposition sur place dans les dépliants et la lettre d'information.

La réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

- > **Une rencontre riverains a eu lieu le 31 mars 2016** à l'intention des habitants de Poissy directement concernés par le nouveau tracé, réunissant 230 personnes pendant 2h30.

Cette rencontre, initialement prévue pour une soixantaine de personnes, a été ouverte à davantage de participants pour tenir compte de la forte mobilisation. Elle a permis de diffuser une information précise et détaillée par secteur aux personnes les plus riveraines concernées par le tracé urbain et de répondre à leurs questions spécifiques (cf. présentation en annexe).

La réunion s'est déroulée en trois temps :

- > Accueil des participants par le maire de Poissy ;
- > Présentation du projet par l'équipe projet⁵ ;
- > Echanges et débat par secteur concerné entre le public et les porteurs du projet.

La tribune était composée de représentants du STIF, de SNCF Réseau, SNCF Mobilités, du Département des Yvelines, avec la présence de M. Jean-François RAYNAL, vice-président du Département en charge des transports, de la Ville de Poissy avec la présence de Karl OLIVE, maire de et vice-président du Département, et de Patrick MEUNIER, adjoint aux transports de Poissy. La réunion a été animée par Claude CHARDONNET du cabinet C&S Conseils.

Dans les locaux de la rencontre, un panneau totem doté d'une urne était disposé pour informer et recueillir les fiches et les coupons T mis à disposition sur place dans les dépliants et les lettres d'information.

La rencontre riverains a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.



*Rencontre riverains
du 31 mars 2016*

4. Voir les diaporamas disponibles sur le site Internet de la concertation

5. Voir les diaporamas disponibles sur le site Internet de la concertation



Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des rencontres publiques, soit à l'écrit via le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne sur le site Internet, via le coupon T, via les fiches avis en réunion publique ou via un courrier adressé au STIF.

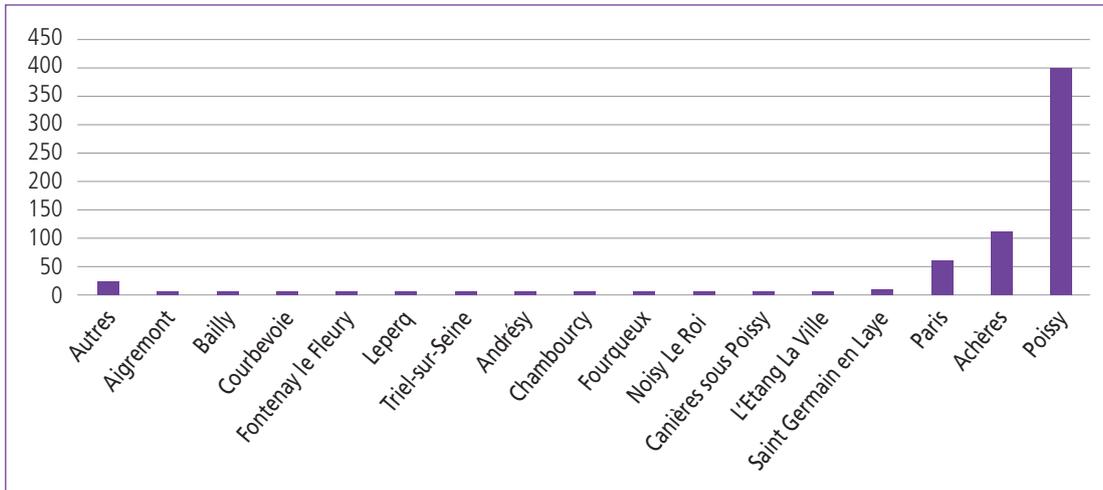
- > **Un espace sur le site Internet** a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis, du 7 mars au 8 avril 2016. Les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. Au 8 avril 2016, 279 avis ont été déposés sur le formulaire en ligne.
- > **Des coupons T**, volets détachables inclus dans les dépliants et la lettre d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient les renvoyer gratuitement par voie postale⁶. Entre le 7 mars et le 8 avril 2016, 476 cartes T ont été renvoyées.
- > **Des fiches de dépôt d'avis** étaient mises à disposition du public lors des rencontres publiques. Au total, 33 avis ont été recueillis de cette manière : 26 en réunion publique et 7 en rencontre voyageurs.
- > **8 contributions d'acteurs** ont également été recueillies, adressées sur le site Internet, ou par courrier au STIF :
 - Association des usagers des transports en Île de France (AUT IDF) ;
 - Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB) ;
 - Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie ;
 - Vivons notre ville ;
 - Département du Val d'Oise ;
 - Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain ;
 - EELV - groupe local Poissy Val de Seine ;
 - Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

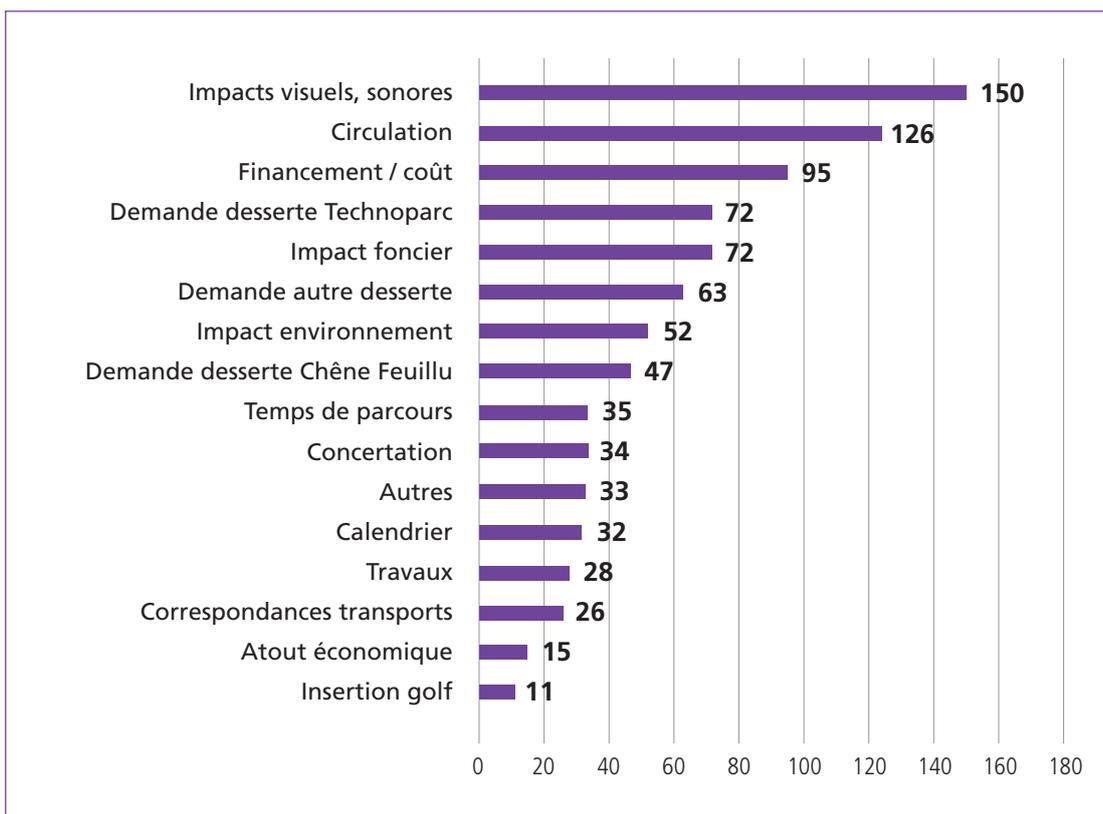
Modalités de recueil des avis	Nombre d'avis
Cartes T	476
Fiche déposée en réunion publique	26
Fiche déposée lors de la rencontre voyageurs	7
Fiche déposée dans les urnes communales	29
Total des fiches questions	62
Avis et contributions déposés sur le site Internet	279
Avis à l'oral lors des rencontres publiques	42
Contributions par courrier	3
TOTAL des avis	862

6. La carte T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, le STIF.

Répartition géographique des avis exprimés



Répartition des thèmes abordés



NB : Les avis exprimés lors de la concertation ont pu faire l'objet d'un double comptage dans ce schéma, étant donné que la plupart d'entre eux abordaient plusieurs des thématiques identifiées. Le total des thématiques recensées dans ce schéma est de fait supérieur au total des avis exprimés pendant la concertation.





02



SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ceux-ci sont regroupés par thématique. Des verbatim illustrent les propos. Non exhaustifs, ils proviennent de cinq sources : cartes T, prises de position en réunions publiques, avis publiés sur le site Internet, avis recueillis lors de la rencontre voyageurs et enfin contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé.

Précisions préalables à la prise de connaissance de la suite de ce document :

> « les participants » désignent les personnes ayant exprimé leur avis lors des réunions publiques et les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet ou courriers) ;

> « les porteurs de projet » désignent les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet.

Les réponses des porteurs de projet figurent dans les encadrés orange et sont issues des comptes-rendus des réunions publiques, des diaporamas projetés, des éléments en ligne sur le site internet (notamment la Foire aux questions), ou des documents d'information.

1. LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

Quelques participants formulent des remarques positives et négatives sur la qualité de la concertation et le niveau d'information donné. Certains expriment **des attentes pour la suite de la concertation** : être associés à des réflexions sur les cheminements piétonniers ou le réaménagement du pôle gare, recevoir le plus rapidement possible de l'information sur la suite du projet, sur les acquisitions foncières, etc.

1.1. Remarques sur la qualité de la concertation

Plusieurs participants estiment que **l'information mise à disposition du public** pourrait être complétée, notamment pour améliorer la compréhension du projet.

« La documentation existante sur le nouveau tracé urbain dans Poissy élude 2 questions essentielles, probablement les plus sensibles : (...) le surcoût (...) les expropriations »

« Un tableau large, complet et simple des modes de transport dans la région m'aurait intéressée et permis d'avoir une opinion (...). Mais les présentes explications sont incompréhensibles pour qui ne connaît pas déjà le sujet »

« Les réponses sont beaucoup trop technocratiques et manquent de concret »

Quelques participants auraient souhaité **plus de concertation**, estimant que l'information vient trop tard, ou craignant que les décisions soient toutes prises.

« Absence totale d'information et d'échange »

« On sent que les décisions sont déjà prises »

« Quand est évoqué l'ancien tracé, [les porteurs de projet] le rejettent systématiquement alors qu'il avait été validé. Cela laisse présager qu'ils ne renonceront pas à leur nouveau tracé »

« Regrette de ne pas avoir été concertée avant vu l'ampleur du projet »

Certains habitants ou collectivités auraient souhaité être davantage associés.

Quelques participants auraient souhaité des **modalités de concertation davantage dédiées aux Achérois.**

« On peut déplorer qu'une séance de concertation impliquant plus particulièrement les habitants de la ville d'Achères n'ait pas été proposée par la maîtrise d'ouvrage. »

Les porteurs de projet rappellent que compte tenu des évolutions notables du tracé dans Poissy, les porteurs de projet ont souhaité revenir vers le public afin d'échanger sur le nouveau tracé proposé sur la commune. C'est à ce titre la concertation complémentaire s'est tenue sur les communes de Saint-Germain, Poissy et Achères.



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

Certains participants **saluent au contraire la qualité de la concertation.**

« Merci pour cette réunion explicative qui a le mérite de rassembler l'ensemble des partenaires. J'ai particulièrement apprécié la qualité des échanges »
« Bravo pour la plaquette »
« Merci de la qualité de l'organisation et des interventions »
« C'est bien (...) de faire participer les utilisateurs futurs à la réflexion »

1.2. Attentes pour la suite de la concertation

Plusieurs participants, dont des associations, demandent **des informations complémentaires** sur des sujets divers et sur les études à venir (étude de trafic, estimation du coût du projet, précisions sur l'insertion du tracé urbain, durée des travaux...).

« Le tracé urbain n'est pas assez détaillé : surcoût, tracé (raccordement sur le boulevard Gambetta, conséquences sur la circulation dans Poissy), durée des travaux et conséquences, plus de passage possible de trains marchandises »
« J'espère que les études seront mises à disposition du public aisément et très rapidement, afin que l'on puisse commencer à échanger sur des éléments factuels et non pas sur des promesses ou estimations hasardeuses »
« En résumé je souhaite que tous les habitants du quartier Saint-Exupéry aient officiellement et individuellement connaissance des différents trajets à l'étude avec des plans d'implantation détaillés des tracés et des aménagements prévus pour la Tangentielle Ouest (courrier spécifique) »

Le **Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)** « demande une étude des flux et une étude d'adaptation du trafic routier »,

L'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France (AUT-IDF) attend les « études préalables à l'enquête publique complémentaire » pour se « prononcer définitivement sur le choix d'un tracé »,

Les Ateliers Démocratie et Environnement demandent « une étude de trafic démontrant [la] viabilité [du tracé urbain] ».

Quelques-uns insistent pour **être informés au plus tôt du calendrier et de la procédure des expropriations** (cf. 3.1.1.).

« Attend des informations sur l'accompagnement et l'aide qui seront fournis aux familles situées en zone contrainte »
« J'aimerais être au courant des expropriations le plus rapidement possible »

Certains participants ou acteurs locaux demandent à **être associés à la suite des études.**

« Quelle sera la hausse de fréquentation de la gare de Poissy. Comment les résidents riverains pourraient être associés à la redéfinition du plan de circulation ? »
« Je souhaiterais participer aux études de faisabilité et d'optimisation »

L'entreprise PSA a « proposé de mettre à disposition [des porteurs de projet] une personne pour contribuer aux réflexions pour limiter les accidents liés aux traversées piétonnes », dans le secteur de la place de l'Europe.

Plus à la marge, quelques participants ont indiqué souhaiter créer une **association de riverains** opposés au tracé urbain.

« Créons une association anti-tram, pancartes à nos fenêtres : NON AU TRAM, pétition en ligne »

« Je demande au maire de Poissy de prêter un local à ceux qui veulent se regrouper en faveur du tracé initial »

Karl OLIVE, maire de Poissy et vice-président du Département des Yvelines, indique que la maison des associations est à la disposition de tous et qu'il n'y a aucun obstacle à ce que les personnes le souhaitant l'utilisent.

Les porteurs de projet rappellent que la phase 2 de la Tangentielle Ouest a été présentée à la concertation du 15 avril au 17 mai 2013 et à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014, sur la base d'un tracé empruntant en grande partie le Réseau Ferré National, et contournant le centre de Poissy.

A l'issue de l'enquête, dans sa réserve n°3, la commission d'enquête a demandé que suite à la demande formulée par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Département des Yvelines, les porteurs du projet engagent dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité sur un tracé urbain dans Poissy permettant de desservir la gare de Poissy RER.

Les porteurs de projet ont en ce sens engagé des études complémentaires qui ont permis d'éclairer sur les avantages du tracé urbain dans Poissy au regard d'un tracé ferroviaire. Ce nouveau tracé sera ainsi soumis en 2017 à une enquête publique complémentaire, « portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement » (Article L123-14 Code de l'environnement). Cette enquête publique complémentaire permettra en outre de présenter au public un projet plus précis, avec une analyse fine des bénéfices et impacts (étude d'impacts).

En anticipation de cette enquête publique complémentaire, et compte tenu des évolutions notables du tracé dans Poissy, les porteurs de projet ont volontairement souhaité revenir vers le public afin d'échanger sur le nouveau tracé proposé, sur la base des études dites d'objectifs et de caractéristiques principales (de faisabilité). C'est à ce titre qu'est réalisée la concertation complémentaire qui se tient du 7 mars au 8 avril 2016.

L'ensemble des avis émis lors de cette nouvelle phase d'échanges a été examiné par les équipes projet et synthétisé dans le présent bilan, qui sera annexé au Dossier d'enquête publique complémentaire. Ils permettront ainsi d'alimenter les études en vue de l'enquête à venir. Entre ces différentes phases de concertation 'active', les porteurs de projet veilleront par ailleurs à tenir le public informé de l'avancée des études.



2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ URBAIN

2.1 Soutiens au projet dans sa nouvelle variante de tracé

De nombreux participants se disent favorables au projet de Tangentielle Ouest phase 2 dans son tracé urbain à Poissy. Ils mettent généralement en avant l'amélioration de la desserte de certains quartiers de Poissy (notamment La Bruyère et Saint-Exupéry), l'amélioration des liaisons vers le sud et le nord du Département, ou encore la facilitation des correspondances (RER A, RER E prolongé à l'ouest).

Plusieurs évoquent l'impact positif du tracé sur la circulation automobile aujourd'hui saturée, et donc sur la pollution, à travers le report modal et l'obstacle ainsi mis à la circulation de transit.

Enfin, quelques-uns perçoivent le tramway comme un levier de développement économique contribuant à l'attractivité de Poissy et des communes voisines.

2.1.1. Amélioration de la qualité de service TC : meilleure desserte/ correspondances/amélioration des temps de parcours

Plusieurs participants mettent en avant le **rôle d'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue** joué par la Tangentielle Ouest, qui permet de meilleures liaisons entre le nord et le sud des Yvelines, sans passer par Paris.

- « Utile pour la cohésion d'une région »
- « Le projet va faciliter le déplacement en transports en commun entre banlieues »
- « Très bonne liaison nord/sud pour les Yvelines »
- « Ça permettra de faire des trajets sans repasser par Paris »

Ils évoquent ainsi des facilités pour rejoindre Versailles, Achères ou Saint-Cyr depuis Saint-Germain-en-Laye.

- « Cela va permettre d'ouvrir les quartiers excentrés de Saint-Germain (Grande Ceinture) et de créer un lien avec Versailles »
- « Possibilité d'aller directement de Saint-Germain à Saint-Cyr »
- « Il permet de relier facilement Achères à Saint-Germain-en-Laye via Poissy sans passer 40 minutes dans le bus »
- « Habite Poissy. Plus facile pour aller à Saint-Cyr »
- « Pour les jeunes de la vallée de la Seine se rendant à L'université de Cergy ou à l'ESSEC, c'est une vraie galère. (...) c'est 1h20 de déplacement pour... 15 km ! Avec la TGO à Poissy, cela devrait descendre à 50 min... »

Certains mettent en avant une **amélioration des correspondances**, des interconnexions entre les transports en commun et en particulier le RER A et le futur RER E.

« Favorable au projet urbain : échange avec RER A »
 « Meilleure connexion avec les lignes du Transilien et des bus »
 « Bien meilleur que le précédent, en assurant la correspondance à Poissy-RER avec le RER A et le RER E »
 « Je suis tout à fait favorable à cette extension de desserte passant par POISSY-RER A avec l'interconnexion EOLE »
 « Les correspondances sont longues, du coup ce projet permettrait plus de fluidité sur le réseau »
 « Le tracé initial, passant dans la forêt, ne présente pas d'intérêt (pas d'interaction avec RER A et bus) »

Le CADEB partage cette analyse en considérant que « le passage dans la zone urbaine dense devrait rendre la desserte plus attractive à de nombreux habitants, notamment par le raccordement au RER A et à Eole à Poissy ».

L'AUT / FNAUT Ile-de-France constate que « le tracé désormais proposé a l'avantage (...) d'offrir une correspondance en gare de Poissy, même si elle n'est pas optimale ».

D'autres relèvent que le tracé urbain permettra de **meilleures liaisons entre les quartiers de Poissy**.

« Cela permettra par exemple pour le quartier de la Bruyère d'avoir une desserte efficace vers la gare RER de Poissy + vers Saint-Germain »
 « Poissy est une ville saturée. Le nombre croissant de logements (...) oblige à améliorer l'offre de transport. La phase 2 permettra de desservir notamment un nouveau quartier (2 000 logements) et un ancien Saint-Exupéry où 5 000 habitants vivent »
 « Dessertes urbaines essentielles »

L'AUT / FNAUT Ile-de-France constate que « le tracé désormais proposé a l'avantage d'une meilleure desserte de Poissy ».

Néanmoins, quelques participants mettent en doute les estimations des porteurs du projet à propos de la **fréquentation** du tracé urbain.

« La TGO ne sera utilisée que par quelques centaines de personnes supplémentaires par rapport au tracé initial »
 « Il ne desservira guère plus d'habitants que le tracé initial ; prétendre que le tracé urbain fera passer de 7 000 à 37 000 le nombre d'utilisateurs potentiels relève d'une certaine malhonnêteté intellectuelle »

En complément, **les porteurs de projet** rappellent la méthodologie permettant de déterminer le nombre de personnes desservies par le nouveau tracé urbain : la population et les emplois sont recensés dans un rayon d'un kilomètre autour des futures stations, sur la base des données INSEE ainsi qu'en intégrant les projets urbains en développement recensés auprès des collectivités concernées.



2.1.2. Amélioration de la circulation et diminution de la pollution

Parmi les soutiens au projet, de nombreux participants pointent **son intérêt pour réduire la circulation routière**, notamment de transit, dans Poissy et sur la route de Saint-Germain-en-Laye.

« Très bien. Surtout si moins de circulation en ville »
« Je suis intéressé par ce projet qui devrait alléger le trafic routier de Saint-Germain-en-Laye RER à Poissy, Conflans-Sainte-Honorine, Achères »
« Il y aura moins d'embouteillages sur la route de la forêt de Saint-Germain le matin »
« On n'en peut plus ici de vivre dans les bouchons. (...) La volonté des élus de Poissy de proposer un tracé qui alimentera plus de 30 000 personnes (au lieu de 5 000 sur le parcours initial) va dans le bon sens »
« Une opportunité pour rejeter hors de Poissy la circulation de transit des poids-lourds, qui asphyxie la ville, sans toutefois mettre en difficulté la circulation de desserte locale »
« Il est temps de décongestionner notre ville. Ça devient insupportable. Ce tracé urbain changera nos vies et nos moyens de locomotion »

Plusieurs identifient le projet comme une opportunité pour eux de modifier leurs habitudes, en **préférant les transports en commun** à leur véhicule particulier.

« Ce projet me permettra de me rendre à mon travail en transports en commun car temps de transport correct par rapport à la voiture actuellement »
« Super pour aller de Poissy à Achères sans voiture »
« Me permettra de ne pas utiliser mon véhicule personnel pour le rendre à Poissy, Saint-Germain et Versailles »
« Ce tram me permettra de ne plus utiliser mon véhicule pour aller à la gare et de prendre le train »
« Quel plaisir que d'échapper enfin aux bus surchargés ou aux embouteillages aux heures de pointe »
« Je prends actuellement beaucoup la voiture car je fais des trajets banlieue-banlieue principalement. Le prolongement Eole et la Tangentielle devraient me permettre d'alterner davantage avec les transports en commun »

En parallèle, certains voient dans le projet **une opportunité de diminuer la pollution atmosphérique** et sonore.

« Magnifique. Réduction (...) de la pollution (dont sonore) »
« Une nécessité pour (...) diminuer (...) la pollution »
« Je suis généralement favorable à toutes les initiatives visant à valoriser les modes de circulation douces et non polluantes (vélo, tram, etc...) »
« Réduirait la forte pollution actuelle liée au transit automobile dans la ville »
« Cela évitera la circulation automobile donc la pollution »

Quelques participants suggèrent qu'en accompagnement du projet, d'autres actions soient menées pour réduire le trafic routier dans Poissy, à savoir la réalisation de l'A104, du pont d'Achères, ou d'autres itinéraires de contournement de Poissy.

« [Le tram-train est la] seule solution à court terme si l'A104 ou le pont de Achères - Carrière sous Poissy ne sont pas réalisés »

« La Ville de Poissy aidée du Conseil départemental, pour les voiries de son ressort, devront accompagner l'insertion du tram-train, d'un aménagement des voies de circulations principales qui convergent sur Poissy (D30, D153, D190, D308) en vue d'en interdire l'emprunt par les véhicules de transports de poids > 7,5 t. En effet, d'une part l'aménagement du couloir emprunté par le TRAM-TRAIN sur l'avenue de Versailles, le carrefour avec l'avenue du maréchal Foch, le boulevard Gambetta, le carrefour avec le boulevard Devaux, le carrefour de l'Europe (place verte), le boulevard de l'Europe, et d'autre part des aménagements complémentaires de l'avenue de Pontoise, du boulevard Robespierre, du carrefour entre ces deux voies, du carrefour entre le boulevard Robespierre et l'avenue du maréchal Foch, du carrefour de la D30 et de la D153, du carrefour de la D30 et de la D190 au nord de la voie ferrée devront empêcher la circulation ordinaire des convois de poids > 7,5 t »

L'association Les Ateliers Démocratie et Environnement estime que « les bénéfices attendus de ce projet en termes de réduction de trafic routier dans Saint-Germain-en-Laye, dans Poissy et Achères, et entre ces villes et Conflans, ne seront intégralement obtenus qu'à la condition que le calendrier de réalisation de la phase 2 soit respecté, que le bouclage de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval soit enfin réalisé, et que l'aménagement à moyen terme de la RN 184 / RN 13 en boulevard urbain dans ses parties urbaines, et en route forestière à vitesse de circulation limitée dans la forêt, soit réalisé ».

2.1.3. Atout économique

Certains participants perçoivent le tracé urbain comme un **levier de développement économique local**, par le renforcement de l'attractivité du territoire traversé.

« Le tracé urbain via Poissy me paraît indispensable au vu de l'attractivité du secteur de la gare RER de Poissy (population et emplois desservis) »

« Très intéressant pour ne pas dire vital, pour le développement de Poissy »

« Il va permettre d'attirer de nouvelles entreprises sur le territoire »

« Un dynamisme pour la ville »

« Très bonne initiative pour le développement économique du département »

« La tangentielle est un projet majeur pour l'économie des Yvelines »

« Oui au tracé urbain pour les voyageurs, salariés, habitants étudiants de Poissy. Et cette option donne une justification socio-économique à l'ensemble de la TGO »

« Projet économique qui va dynamiser Poissy comme ville clef et nœud transport. C'est bon pour l'économie locale »

2.2. Demandes de retour au tracé initial

De nombreux participants soutiennent l'opportunité du projet Tangentielle Ouest en tant que mode de transport facilitant les liaisons de rocade. Plusieurs s'opposent toutefois au tracé urbain et demandent le retour au tracé initial.

Différentes raisons sont invoquées : glissement du calendrier, hausse du coût, nuisances trop importantes pour le centre-ville de Poissy, absence de desserte du Technoparc (cf. 2.3.1.).



La demande de retour au tracé initial a été portée ou relayée pendant la concertation par la section locale d'EELV, par l'association Vivons notre ville, par le CADEB, ainsi que par Tchérylène MAIRET, élue de la majorité municipale de Poissy.

2.2.1. L'insertion du tracé dans son environnement

Plusieurs participants soutiennent le tracé initial car il réutilise une ligne existante, ce qui faciliterait son insertion (pas d'expropriations, moindre impact sur la circulation routière, nuisances limitées).

« Ce sillon TGO n'a jamais été déclassé, (...) son exploitation est viable et toujours sécurisée sur les infrastructures. Sauter le pas vers son exploitation commerciale n'offrirait pas beaucoup de résistance »

« Le sillon est visible et fait partie de l'environnement de la population qui vit à ses abords. Les logements et l'aménagement urbain se sont développés avec sa présence. Résidents comme propriétaires ont fait des choix de résidence ou d'investissement en connaissance de cause »

« Le premier tracé reste minime en travaux, les voies et la gare existant déjà, il suffit de les réhabiliter »

« Moins de désagrément pour les Pisciacais, pendant la phase de travaux et l'utilisation »

Quelques acteurs évoquent ponctuellement l'impact supplémentaire du tracé urbain sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye, par rapport au tracé initial.

Le CADEB évoque *« le déboisement d'une surface plus importante que dans le projet initial »*.

Le groupe local EELV Poissy Val de Seine estime que *« l'impact sur la forêt de Saint-Germain sera plus important (un hectare) »*.

Les porteurs de projet expliquent que l'impact sur la forêt au nord du franchissement des voies ferrées dans le secteur du « chêne feuillu », est identique au projet initial. Il y a un impact complémentaire sur la forêt domaniale de Saint-Germain uniquement au niveau des débranchements/raccordements à la grande ceinture au sud et au nord de Poissy. Les porteurs du projet s'engagent dans les études complémentaires à réduire au maximum ces impacts et le cas échéant à les compenser en concertation avec la DRIAAF / ONF.

Par ailleurs, la réouverture des voies existantes aux circulations commerciales, comme présenté lors de l'enquête d'utilité publique portant sur le tracé initial, nécessiterait des travaux lourds de remise en état (voies non électrifiées, etc.).

2.2.2. Le coût

Plusieurs personnes ont souligné que le tracé initial par le réseau ferré national **coûterait moins cher**, ce qui faciliterait l'obtention de financements. Le coût du tracé urbain est perçu par certains comme un facteur de retard potentiel, compte tenu d'une difficulté à obtenir les financements nécessaires.

« Si le surcoût est conséquent, alors le tracé initial est sûrement plus adapté à l'état actuel des finances publiques »

« Cette réalisation est beaucoup plus coûteuse, va retarder de plusieurs années la mise en service de ce projet très urgent »

« [le tracé urbain] coûtera au moins 120 millions d'euros de plus que le tracé initial »

Les porteurs de projet précisent que le coût du projet initial ne comprend pas la réalisation à plus long terme de la nouvelle gare Achères Chêne Feuillu et du pôle d'échanges permettant d'offrir une correspondance entre le réseau RER et la TGO, et dont le coût a été évalué à environ 40 millions d'euros au stade des études d'opportunité. Ils rappellent aussi que cette correspondance à Achères Chêne Feuillu n'est envisageable qu'à horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie permettant de libérer des capacités sur le réseau du groupe V (réseau SNCF Paris St Lazare – Mantes) et ainsi autoriser l'étude de la correspondance des trains, et notamment du RER E (EOLE), à Achères Chêne Feuillu dans des conditions d'exploitation et de performance acceptables.

Le tracé urbain par Poissy permet d'assurer une correspondance avec le réseau RER (Ligne A et future ligne E prolongée à l'Ouest) dès sa mise en service et indépendamment de LNPN à la gare de Poissy RER. Il permet par ailleurs de desservir un nombre plus important d'habitants et de salariés, d'accompagner les divers projets d'urbanisation à Poissy (dont la ZAC Rouget de Lisle), et d'assurer le long de son tracé une requalification et une redistribution durable des espaces publics au profit de l'ensemble des usagers de la rue (piétons, cycles, transports collectifs et voitures).

2.2.3. Le temps de parcours des voyageurs

Plusieurs **craignent que le tracé urbain allonge le temps de parcours** au-delà des estimations des porteurs du projet.

« Irréaliste concernant les durées de parcours, le nouveau tracé urbain demandera plutôt 30 minutes que 16 minutes (temps de montée et descente des personnes aux nouveaux arrêts) + circulation difficile à Poissy (feux tricolores, engorgements) même avec des couloirs spécifiques sans raccordement Saint-Cyr – Versailles »

« L'annonce de 4 minutes supplémentaires sur le temps de parcours de la Tangentielle est irréaliste et contredit l'objectif originel de liaison rapide entre Versailles et Saint-Quentin au sud et Cergy au nord »

« Prévoir 3 arrêts à Poissy va considérablement ralentir la progression du tram-train, et ce au détriment des autres villes »

« Le temps de déplacement de ce moyen de transport sera rallongé et le rendra beaucoup moins efficace pour contrer la voiture »

Selon la **Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise**, le nouveau tracé suppose « un allongement du temps de parcours entre Achères-ville et Saint-Germain-en-Laye qui risque d'être plus important que les 4 mn annoncées (...) compte tenu de la densité du tissu urbain et de la circulation des véhicules ».

A l'inverse, certains participants estiment que la variante urbaine de Tangentielle Ouest phase 2 va permettre d'améliorer les temps de parcours en transport en commun (voir aussi 2.1.1.).



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

« Je suis très favorable à la création de ces nouveaux moyens de transports qui faciliteront la vie des usagers et leur feront gagner du temps »

« Un gain de temps considérable et une fluidité seront les atouts du projet »

« Ce projet devrait faciliter les déplacements et réduire le temps de trajet »

Les porteurs de projet expliquent que le fait d'aller à la gare RER de Poissy crée des gains de temps pour les voyageurs grâce aux connexions offertes.

Les porteurs du projet expliquent que le tram disposera de voies dédiées avec une priorité aux feux pour le franchissement des carrefours routiers, et qu'il est visé un tracé le plus rectiligne possible, permettant ainsi de réduire l'allongement du temps de parcours entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville RER dans le cadre de son passage par Poissy. L'allongement du temps de parcours est estimé au stade actuel des études à environ +4 minutes (soit un temps de parcours de 16 minutes entre Saint-Germain GC et Achères-Ville contre 12 minutes pour le tracé initial).

Certains considèrent que le tracé urbain **ne répond plus à l'objectif de Tangentielle Ouest de créer des liaisons rapides de rocade.**

« Tangentielle a pour but de relier l'ouest à Versailles et Saint-Quentin pas de desservir le centre-ville de Poissy »

« Avec ce tracé passant dans Poissy, qui demande l'ajout de deux stations à la tangentielle, il y a un éloignement de l'objectif premier de la TGO : une liaison rapide entre les grands pôles que sont Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines au sud et Cergy au nord, pour répondre ainsi à un besoin de déplacement aisé de banlieue à banlieue. La perte de vue de cette intention est apparue le jour où il a été décidé que la TGO serait un tram-train capable d'incursion sur la voirie des villes et que, depuis, chaque commune veut avoir son tramway »

Les porteurs de projet indiquent que le tracé initial a fait l'objet d'une concertation en 2013 et d'une enquête publique en 2014.

La demande d'étudier un tracé alternatif a été retenue. Celui-ci a été étudié et considéré comme intéressant et répondant à ses objectifs (rapidité de desserte notamment). **Il a donc été décidé d'engager une concertation complémentaire, préalable à une enquête publique complémentaire, permettant de comparer le tracé initial et le tracé urbain.** La déclaration d'utilité publique (DUP) pourra être prise sur l'une des deux tracés.

2.2.4. La liaison Poissy GC – Poissy RER

Certains participants proposent, en accompagnement du retour au tracé initial, la **mise en place d'une solution de transport entre Poissy Grande Ceinture et Poissy RER** (bus, bus en site propre, bus électriques...), voire préconisent l'usage des modes actifs (marche, vélo).

« Une liaison par bus entre Poissy Grande Ceinture et la ZAC via Poissy RER serait plus souple »,

« En aménageant les routes correctement, la liaison [par bus] se ferait très rapidement »

« Le système de rabattement par bus (électrique de préférence) convient parfaitement entre les gares de grande ceinture et la gare RER », « Des navettes autonomes électriques »

« Cela doit impérativement s'accompagner d'une optimisation de l'accès à la station gare GC (...) d'aménagements spécifiques pour les déplacements à vélo et à pied »

« Combien à pied entre la gare prévue initialement et le RER A ? 15 minutes, 20 minutes maxi... La marche à pied est utile pour la santé »

« Affecter la différence d'investissement à la mise en œuvre d'une solution légère type Orlyval, ou mieux filoguidée, entre Technoparc, D30 passage boulevard de l'Europe prolongé, passage devant la gare et desserte Lycée Corbusier, Maison Savoye, HÔPITAL »

Un participant suggère « un phasage intermédiaire permettant de prendre le temps de la concertation et des études, en mettant en service la ligne dans son état actuel, puisqu'elle autorise le transport de matériel cet été ».

Les porteurs de projet précisent, en complément des éléments déjà apportés sur les évolutions du tracé, que des voies dédiées aux bus ont une emprise proche de celle d'un tramway, voire plus importante dans les virages par exemple. En effet, la présence de rail permet d'avoir des courbes plus serrées dans les virages pour les trams. Le rayon de giration d'un bus peut donc être plus important, en l'absence de rails. En conséquence, un bus en site propre ne serait pas forcément un projet moins impactant pour le tissu urbain.

Par ailleurs, la réouverture des voies existantes de la Grande Ceinture aux circulations commerciales impliquerait des travaux lourds de rénovation (voies non-électrifiées, etc.). Comme présenté lors de l'enquête publique portant sur le tracé initial, ces travaux nécessitent une DUP préalable, des financements, l'ensemble des autres autorisations administratives et les phases d'études permettant sa concrétisation. Le phasage ne permettrait pas de gain de temps significatif dans la mise en œuvre et impliquerait des coûts frustratoires importants puisque la section entre l'ancienne gare de Poissy Grande Ceinture et le secteur du Chêne Feuillu ne serait plus utilisée par la TGO à terme.

2.3. Les demandes de desserte complémentaire

2.3.1. La demande de desserte du Technoparc

De nombreux participants ont manifesté leur volonté d'une desserte du Technoparc par la Tangentielle Ouest, présenté comme une zone d'activités, d'emplois et de formation stratégique pour Poissy et Achères. Certains ont indiqué qu'un arrêt au Technoparc permettrait de régler la question de la station Chêne Feuillu, voire celle de la rue Adrienne Bolland qui pourrait ainsi être évitée. Cette demande a été relayée par les acteurs économiques du secteur, ainsi que des élus de Poissy et d'Achères.

Pour beaucoup, la desserte du Technoparc, aujourd'hui considéré comme enclavé, est à intégrer au projet dans son tracé urbain. Ils mentionnent la **position stratégique de la zone d'activités** dans l'économie locale, qui nécessite d'être pérennisée et renforcée.



« Le Technoparc devrait avoir sa station afin de lui donner son dynamisme auquel il aspire depuis tant d'années »

« Ce quartier qui accueille un lycée drainant plus d'un millier d'étudiants venus d'une zone d'au moins 10km de rayon aux alentours et plusieurs centaines d'emplois (start-up et autres pépinières d'entreprises) devrait être promis à un fort développement à court et moyen terme. Dans ces conditions, faire l'impasse sur une desserte par la TGO de ce quartier prometteur serait un rendez-vous d'opportunité manqué »

« L'ouverture d'une station au Technoparc me semble utile si le département décide de reconverter les parkings rachetés à PSA en zones d'activité de bureaux et permettra de rentabiliser la ligne dans les 2 sens tant que la jonction n'est pas directe pour aller jusqu'à Cergy »

« Il est actuellement très difficile pour nos collaborateurs et clients de venir sur le Technoparc de Poissy. Il est très important pour le développement de notre société qu'il y ait un arrêt régulier au Technoparc »

Afin de permettre au tracé urbain de s'arrêter au Technoparc, plusieurs proposent une **modification du tracé par la RD 30**. Certains voient par ailleurs dans cette proposition une opportunité pour limiter les impacts sur les riverains (acquisitions foncières, nuisances sonores et visuelles) et désenclaver le sud d'Achères (cf. aussi 2.2.2.).

« Puisqu'il faut investir lourdement pour modifier le pont de la RD 30, il aurait été plus utile que le tracé emprunte ladite RD 30, pour desservir une zone d'activité économique qu'est le Technoparc (...) Là nous aurions un tracé malin, utile et sans expulser de familles »

« Une étude précise de l'insertion du TRAM-TRAIN le long de la RD 30 permettant d'irriguer les villes de Poissy et d'Achères et a fortiori le Technoparc »

« Au niveau de la rue de Pontoise, (...) pourquoi le tram ne longe-t-il pas la RD 30 en passant sur le pont et ainsi permettre de desservir le Technoparc et (...) de ne pas empiéter sur le lotissement du Clos Saint Exupéry qui est déjà assez impacté par la nuisance due au train »

Les Ateliers Démocratie et Environnement soutiennent la suggestion de modifier le tracé par la RD 30 pour desservir le Technoparc.

Un participant propose dans la même logique de réétudier le tracé présenté lors de la concertation de 2013 : « *un nouvel examen approfondi de la variante du tracé urbain Poissy-Achères, qui avait été rejetée dans le dossier soumis à enquête publique doit être mené pour le tronçon Poissy-Saint Exupéry / Achères-Ville* ».

D'autres souhaitent une **desserte de ce secteur, que cela passe par une station au Technoparc dans le cadre du tracé urbain, ou par une station au Chêne Feuillu** dans le cadre du tracé initial.

« Des habitants du Chêne Feuillu préfèrent nettement prendre le tram au Technoparc plutôt qu'au pied de leurs pavillons, ils sont inquiets de voir la forêt remplacée par une station »

« Il faut un arrêt au pôle d'activité de Technoparc ou Chêne Feuillu à Achères »

« Une gare au Technoparc permettrait également de desservir les quartiers du Chêne Feuillu et de Rocourt d'Achères et de faire la liaison entre Achères et Poissy »

« La déviation vers le Technoparc est indispensable (...) pour les 4500 habitants du Sud Achères car (...) ceux-ci sinon iront garer leur véhicule à Saint-Exupéry. Cela éviterait même plus tard une station-gare au Chêne Feuillu »

Le CADEB estime également « indispensable de créer une station soit au Technoparc, soit au Chêne Feuillu si les études confirment la faisabilité et l'intérêt ».

Parmi les demandes de desserte du Technoparc, certaines émanent des participants qui défendent le retour au tracé initial. Ils perçoivent l'abandon du tracé urbain comme une opportunité de desservir cette zone d'activité depuis l'arrêt Achères – Chêne Feuillu.

« [Le tracé urbain] ne passera pas au Technoparc pour des raisons techniques longuement expliquées par le maître d'ouvrage ; cette desserte serait pourtant essentielle pour le développement économique de la ville et la formation des jeunes avec la présence du lycée Charles de Gaulle »

« [Avec le tracé urbain] abandon d'un arrêt proche du Technoparc pourtant essentiel pour le développement économique de Poissy et pour les élèves du lycée Charles de Gaulle »

Enfin, quelques-uns pointent **le manque de desserte du secteur du Technoparc, sans pour autant envisager le tracé urbain comme l'unique solution de désenclavement.**

« Dans l'hypothèse où la desserte du Technoparc par la TGO ne serait finalement pas réalisée, le STIF devra néanmoins réexaminer le plan de transport par bus de ce pôle économique en déplaçant par exemple le terminus de ligne n°54 depuis la gare routière sud de Poissy-Gare vers la nouvelle gare de Poissy Saint-Exupéry, sur le tracé alternatif proposé »

« Je suis favorable à un arrêt au Technoparc, tout en favorisant la possibilité pour les lycéens d'y aller en vélo sur un parcours totalement sécurisé et isolé des voitures »

« Il faut absolument une interconnexion avec la Gare de Poissy et un arrêt au Technoparc... Ou un passage sous les voies »

Le STIF confirme que la desserte du Technoparc représente un enjeu important vu le nombre de salariés et de lycéens qui s'y rendent quotidiennement.

Toutefois, la Tangentielle Ouest ne pourra répondre à l'ensemble des enjeux de desserte du territoire qu'il traverse. Son objectif premier est le maillage de banlieue à banlieue avec des interconnexions rapides aux lignes de RER et de Transilien.

Ainsi, le tracé urbain ne prévoit pas d'arrêt pour desservir directement le Technoparc. Un rabattement avec des lignes de bus et les itinéraires cyclables est privilégié, depuis les stations Poissy ZAC et Poissy RER.



Des possibilités d'amélioration des dessertes du Technoparc seront examinées, et notamment par l'optimisation, en lien avec la Tangentielle Ouest, de la complémentarité entre les modes de transports. En lien avec tout projet de développement de transport, le STIF mène également une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus en place et l'aménagement des itinéraires cyclables. Il s'agit de rechercher une complémentarité optimale entre les modes de transport, et d'assurer un rabattement efficace vers la Tangentielle Ouest.

Lors du projet initial de la Tangentielle Ouest phase 2, des tracés urbains avaient été étudiés pour desservir le Technoparc et rejoindre la gare d'Achères. Ils avaient été perçus comme intéressants sur le plan de la desserte mais complexes, avec un fort impact sur le trafic de la RD 30, et allongeant très considérablement les temps de parcours. Ils avaient donc été écartés et ne sont pas repropoés aujourd'hui.

2.3.2. Les demandes de prolongement

Les demandes de prolongement formulées par certains participants visent majoritairement à relier la Tangentielle Ouest à Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines au sud, et Cergy au nord.

« Le projet serait plus impactant en permettant de relier les bassins d'emplois de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin en Yvelines »

« Nous sommes pour la prolongation jusqu'à Cergy dans les meilleurs délais »

« Tant que la GCO ne reliera pas Versailles, cette ligne ne sera pas rentable et ne fera pas changer les (mauvaises) habitudes des Franciliens »

« A l'heure du Grand Paris, il est regrettable que cette nouvelle Tangentielle ne soit pas reliée directement à la ligne 18 = Satory de Versailles Chantiers. Pourquoi cette Tangentielle s'arrête-t-elle à Saint-Cyr au lieu d'être raccordée à la future ligne 18 ? »

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP), dans un courrier, insiste sur la nécessité que « les études de la phase 3 de prolongation de la TGO jusqu'à Cergy-Pontoise soient engagées ».

De même, **le Département du Val d'Oise** souhaite « que les études du prolongement de cette rocade ferroviaire vers l'agglomération de Cergy-Pontoise soient engagées dans les meilleurs délais ».

Les porteurs de projet rappellent que le prolongement ultérieur de la TGO d'Achères vers Cergy est inscrit au Nouveau SDRIF de 2013, qui prévoit la réalisation des études d'ici 2020, et une mise en service à l'horizon 2030.

Le STIF a mené des études d'opportunité en 2008 et 2009 sur ce prolongement, qui n'ont pas permis d'arrêter un tracé précis permettant l'approfondissement des études. Dans ce contexte, le STIF a souhaité consolider et garantir d'abord la faisabilité des premières phases de la TGO, avant de poursuivre les études sur le prolongement vers Cergy.

Toutefois, en réponse au souhait de la ville d'Achères et aux demandes exprimées lors de la concertation préalable de TGO phase 2 menée en 2013, le programme retenu pour la TGO phase 2 vise à faciliter l'éventuel prolongement ultérieur de la ligne vers Cergy (notamment en positionnant le terminus d'Achères Ville à l'est des voies ferrées existantes). Une fois que la phase 2 de la TGO sera stabilisée (sous réserve d'obtention des financements), le STIF reprendra les réflexions sur le prolongement vers Cergy sur la base des études déjà réalisées. La reprise des études de niveau DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) permettra alors de confirmer l'opportunité et de vérifier la faisabilité du prolongement à Cergy. Une concertation avec le public permettra de recueillir ses avis et suggestions, avant d'arrêter un tracé et un programme précis.

2.3.3. D'autres propositions de desserte complémentaire

Plusieurs participants regrettent que ce projet ne réponde pas au besoin de **desserte de l'Hôpital de Poissy**.

« A quand une liaison directe Hôpital Saint-Germain et Hôpital de Poissy ? Pour les gens sans voiture cela manque »

« Il faudrait que l'hôpital de Poissy soit desservi, car il y a de nombreux habitants de Saint-Germain et autres villes qui sont obligés de s'y rendre »

« Malheureusement, l'hôpital est oublié des transports en communs et les bus qui y vont n'ont pas des horaires commodes pour ceux qui y travaillent »

D'autres auraient souhaité un prolongement du RER A directement jusqu'à Saint-Germain Grande Ceinture, la desserte de Carrières-sous-Poissy, de Chambourcy, d'Achères Grand Cormier, etc.

« La bonne solution eût été de prolonger le RER A jusqu'à la gare de la Grande Ceinture de Saint-Germain. Le STIF a sans doute reculé en raison de coûts trop importants »

« Prolonger le RER A jusqu'à Saint-Germain GC pour éviter la fourche (phase 1), puis par la GC jusqu'à la gare de Poissy. Ainsi le RER A pourra être exploité en 2 uniques branches à l'ouest, plus équilibrées : Paris-Saint-Germain-Poissy et Paris-Sartrouville-Cergy à fréquence égale »

« Pourquoi ne pas faire passer par Carrières-sous-Poissy, car nous devons prendre deux bus pour aller au centre de Poissy ou Saint-Germain »

« La prochaine étape à étudier devrait être Saint-Germain-en-Laye - Chambourcy Collège. La RD 113 est très chargée et le temps de parcours est très long aux heures de pointe »

« Pourquoi ne pas faire passer ce nouveau tracé par la gare Achères-Grand Cormier, ce qui permettrait aux Achérois d'emprunter le RER A de Poissy ? »



Les porteurs de projet rappellent que l'objectif premier de la Tangentielle Ouest est le maillage de banlieue à banlieue avec des correspondances rapides avec les lignes de RER et de Transilien. Elle ne peut donc répondre seule à l'ensemble des enjeux de desserte du territoire qu'elle traverse.

En lien avec tout projet de développement de transport, le STIF mène une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus en service et l'aménagement des itinéraires cyclables. Il s'agit de rechercher une complémentarité optimale entre les modes de transport, et d'assurer un rabattement efficace vers la Tangentielle Ouest pour faciliter les correspondances.

2.4. La demande de maintien de la desserte du secteur du Chêne Feuillu à Achères

Plusieurs participants se sont **indignés de la suppression de la station Achères – Chêne-Feuillu** dans le tracé urbain qui favorise selon eux Poissy aux dépens d'Achères.

« Qu'est devenu le projet de gare «Chêne Feuillu» à Achères? La branche Cergy du RER A est saturée. Une 2e gare aurait pu soulager le trafic à Achères. Poissy est déjà mieux desservi (St Lazare + RER A) et bénéficierait d'améliorations, contrairement à Achères »

« [Le tracé urbain] favorise les habitants de Poissy et beaucoup moins ceux d'Achères. Ville dont la population ne cesse d'augmenter (...) Une gare au «Chêne Feuillu» était souhaitable et nécessaire »

« La suppression à Achères quartier Chêne Feuillu est incompréhensible »

« Pas d'amélioration pour Achères au bénéfice de Poissy qui se trouve avec 3 stations!!! »

Certains soulignent **l'enclavement du secteur du Chêne Feuillu à Achères.**

« Il faut un arrêt au (...) Chêne Feuillu à Achères, (...) en sachant que la distance [avec Achères-Ville] est de 3 à 4 km, que les bus partent avant que le RER A n'arrive en gare, qu'il n'y a pas de bus après 22h et pas le dimanche, qu'il faut longer la forêt assez hostile à partir de 22h »

« Après 21h30 que ce soit Poissy RER ou Achères RER le Chêne Feuillu est à une demi-heure à pied »

« La gare Achères-Ville se trouve au bout du monde et les bus passent toujours avant l'arrivée du RER A, la distance entre Achères centre-ville et la gare est très importante et pas très éclairée »

D'autres voient dans le maintien de cette station une opportunité de desservir le Technoparc de Poissy, tout en satisfaisant les intérêts des achérois (cf. 2.3.1.).

Parmi les demandes de maintien de la desserte d'Achères – Chêne - Feuillu, quelques-unes émanent de ceux qui souhaitent le retour au tracé initial.

« L'ancien tracé permet : la connexion au RER A via Achères la future connexion au RER E en gare d'Achères-Chêne-Feuillu (un argument supplémentaire pour sa construction) »

« 3 arrêts dans Poissy distants d'à peine 1km, et rien entre Poissy ZAC et Achères-Ville, c'est très déséquilibré »

Le STIF rappelle que l'objectif de la station d'Achères-Chêne-Feuillu était d'assurer une connexion de la Tangentielle Ouest avec le RER E, lorsque la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) serait effective.

Le tracé alternatif présenté aujourd'hui rend cette connexion possible en gare de Poissy RER dès la mise en service du projet. Les porteurs de projet cherchent aussi à minimiser l'augmentation du temps de parcours, donc le nombre de stations.

La station d'Achères-Chêne-Feuillu avait une fonction de desserte locale d'un quartier pavillonnaire. Or, il est possible en travaillant sur les modes de rabattement, bus notamment, de desservir plus efficacement ce quartier.

Enfin, lors de l'enquête publique, de nombreuses craintes des riverains s'étaient exprimées, notamment en termes d'impact de la station d'Achères-Chêne-Feuillu sur la forêt et sur le tissu pavillonnaire. Pour toutes ces raisons, la station d'Achères-Chêne-Feuillu n'est plus proposée dans le tracé urbain. Il est plus performant d'organiser la desserte du sud d'Achères par d'autres modes que la Tangentielle Ouest. Les porteurs de projet vont travailler sur la réorganisation de la desserte en bus dans le périmètre élargi du projet, dont le secteur d'Achères Chêne Feuillu.

2.5. Les propositions d'alternatives au projet Tangentielle Ouest phase 2

Selon quelques participants, il est possible de répondre aux objectifs de Tangentielle Ouest phase 2 sans la réaliser, en améliorant l'existant ou en assurant la desserte du territoire par bus.

Ainsi, des participants souhaitent avant tout projet nouveau, une **amélioration de l'existant** (fermé, bus, routier) et en particulier du RER A.

« Le STIF devrait s'attacher à faire fonctionner l'existant, ce qui est loin d'être le cas », « Ne ferions-nous pas mieux d'investir sur les réseaux existants pour les moderniser et garantir le service »

« Il faudrait déjà régler le problème du RER A qui fonctionne mal ! »,

« Quid de l'amélioration des lignes de proximité telles les bus urbains ? »

« L'argent proposé sur ce nouveau tracé serait donc bien plus utile à créer de vraies options de délestage routier »

« On ferait mieux d'améliorer les rues et les trottoirs de la ville de Poissy »

Pour quelques participants, **un service de bus** pourrait remplir les mêmes objectifs que Tangentielle Ouest phase 2 à Poissy.



« Un service d'autobus ne serait-il pas plus approprié ? »

« Je prends les transports en commun tous les jours pour aller en cours et le tram-train ne changera rien au temps que ça prend. Il existe déjà des bus qui font ce trajet, il suffit d'en mettre plus souvent »

Les porteurs de projet rappellent qu'une part très importante du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est consacrée à l'amélioration de l'existant. Ainsi, des investissements importants concerneront les branches et le tronçon central du RER A. Par ailleurs, SNCF investit massivement dans la régénération du réseau ferré national pour améliorer l'offre de service et la régularité des trains. Il ne s'agit donc pas de mettre en concurrence l'amélioration de l'existant et les projets nouveaux.

La rénovation des rames du RER A se poursuit quant à elle jusqu'en 2017. La Tangentielle Ouest est un projet de liaison rapide en rocade, de banlieue à banlieue. Le bus ne remplacerait qu'une partie du tracé et n'apporterait qu'une réponse partielle aux objectifs du projet.

3. LES ATTENTES CONCERNANT L'INSERTION DU TRACÉ DANS POISSY

De manière générale, les inquiétudes concernant l'insertion du tracé dans Poissy se concentrent sur les sujets de l'impact foncier, des nuisances sonores et visuelles, et de l'impact sur la circulation routière.

Par ailleurs, plusieurs avis renvoient explicitement à certains secteurs de Poissy, avec des questions très précises.

3.1. Le tracé urbain et la maîtrise foncière

3.1.1. Acquisitions foncières

Plusieurs participants évoquent le sujet des **acquisitions foncières, pour en faire le constat ou exprimer leurs inquiétudes.**

« Il faudra démolir des pavillons boulevard Gambetta et rue Adrienne Bolland pour faire passer ensemble le tram, les véhicules, les cyclistes et les piétons. »

« Un nombre important d'expropriations, facteur de contestations et de retards »

« Je trouve que déjà détruire de vieilles maisons n'est pas une bonne idée car il ne faut pas détruire le patrimoine historique de la ville »

« Trop d'expropriations de riverains = conséquences graves pour les familles »

L'association EPESG signale que selon elle, il « *faut exproprier beaucoup de personnes, certains ne veulent pas se laisser faire et l'ont déjà exprimé, cela risque de durer des années avec des recours juridiques* ».

Une **attente forte d'informations supplémentaires** s'est exprimée aussi bien du point de vue des riverains que des acteurs économiques.

« Nous sommes concernés directement par les expropriations et souhaitons savoir comment cela va se passer pratiquement. Quel est le calendrier ? Nous sommes également une entreprise et nous ne pouvons pas attendre le dernier moment sans que cela nuise à notre activité. La fin de l'enquête publique est prévue à fin 2017, des dossiers ou informations vont-ils être diffusés avant cette date ? »

« Il faut davantage de transparence sur le calendrier des expropriations »

« Attend des informations sur l'accompagnement et l'aide qui seront fournis aux familles situées en zone contrainte »

« J'aimerais être au courant des expropriations le plus rapidement possible »

Les porteurs de projet précisent que le projet se situe à un stade encore amont dans les études pour le tracé urbain, ce qui ne permet pas de pointer avec précisions les impacts fonciers.

Il a néanmoins été jugé important d'informer les riverains des zones contraintes, dans lesquelles il existe un risque de devoir réaliser des acquisitions foncières.

Les porteurs de projet étudient actuellement les différentes options pour limiter ces impacts, afin de présenter des éléments plus précis lors de l'enquête d'utilité publique complémentaire prévue fin 2017.

Suite à l'enquête publique, lors de l'enquête parcellaire, il sera possible de dire très précisément qui sera impacté et comment.

Dans un second temps, les porteurs de projet s'engagent - dès que le tracé sera stabilisé - à prendre contact avec les riverains concernés pour trouver des solutions amiables dans le cas où des acquisitions seraient nécessaires

3.1.2. Dévaluation immobilière

Plusieurs participants craignent une dévaluation immobilière de leur bien.

« Dévalorisation de centaines de logements en contact direct avec le nouveau tracé »

« Les particuliers et professionnels vont subir une perte, impossibilité de vendre pendant le temps d'étude du projet et des travaux »

Certains souhaitent savoir s'ils seront dédommagés.

« Un dédommagement est prévu pour la perte du prix de leur bien immobilier ?? »

« Comment sera jugé le préjudice entre aujourd'hui et la prise de décision ? »

Quelques participants estiment au contraire que le projet peut valoriser l'immobilier du secteur.



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

« Je suis favorable au projet urbain à Poissy, car c'est le facteur d'attractivité nouveau qui peut permettre d'espérer au moins un maintien des valeurs immobilières contre la tendance baissière générale »

Les porteurs de projet rappellent que l'aménagement dit «de façade à façade» permet d'améliorer le cadre de vie des riverains du projet et agit ainsi sur la valorisation des biens immobiliers. A titre d'exemple, SNCF évoque une analyse sur l'évolution des prix de l'immobilier réalisée après la mise en service du T4. Tout le long de la ligne, dans un périmètre de 500 mètres, le coût de l'immobilier a eu plutôt tendance à augmenter.

3.2. L'insertion urbaine

Qu'ils soient favorables ou non au projet, beaucoup de participants soulignent **la nécessité de soigner l'insertion du projet dans Poissy pour en limiter les impacts sonores, visuels ou sur la circulation.**

3.2.1. L'insertion du tram-train dans la circulation existante

De nombreux participants s'inquiètent de l'impact du tram-train sur la circulation automobile dans Poissy, déjà perçue comme saturée, notamment à cause de la traversée du centre-ville par des poids lourds. L'AUT IDF estime que « **compte tenu des difficultés de circulation, la bonne gestion des carrefours sera un enjeu essentiel** ».

« Poissy est un enfer à traverser en voiture. Avec 3 stations en ville, ce sera l'apocalypse »

« La ville de Poissy est déjà très embouteillée, notamment à cause de la circulation des camions qui vont et partent de l'usine Peugeot-Citroën »

« La circulation routière dans Poissy va être encore plus engorgée en particulier au niveau de la Gare et boulevard Gambetta. Cela va se répercuter sur toutes les rues environnantes, alors que Poissy est déjà une ville très engorgée »

Certains craignent des **contraintes nouvelles pour les piétons ou les vélos.**

« Je crains qu'il ne provoque des gros problèmes de circulation des autos et des vélos dans le centre de Poissy. J'emprunte l'avenue Fernand Lefèbvre pour rejoindre en vélo la piste cyclable vers Saint-Germain. Pour l'instant c'est assez calme, mais demain??? Il faudrait une piste cyclable avenue Fernand Lefèbvre »

« Comment feront les voitures pour circuler ? Les piétons pour traverser ? A ces carrefours déjà très dangereux »

Quelques-uns estiment que **les conditions actuelles de circulation doivent être améliorées avant d'y insérer le tram-train.**

« Habitants au boulevard Gambetta, nous trouvons ce projet intéressant pour développer les transports en commun vers Saint-Germain entre autres (pour les sorties). A condition que les poids lourds soient déviés, afin de ne pas surcharger davantage le trafic routier déjà très dense dans Poissy »

« Il faut d'abord résoudre le problème de circulation actuel. Le tram en ville doit supprimer des voitures, si ce n'est pas le cas, il ne doit pas passer en ville »

« Certes la mise en place du tram-train sur la D190 rendra cette dernière impraticable et ferait de ce fait diminuer la circulation sur cet axe, les automobilistes prenant soin de l'éviter. Oui mais à la condition que les alternatives existent et ceci est loin d'être le cas »

Enfin, quelques-uns formulent des interrogations précises sur la gestion de la rue piétonne le week-end, le stationnement, etc.

« Comment allez-vous concilier la rue piétonne du samedi et du dimanche et le tram ? »

« Mais, merci pour se garer au centre-ville de Poissy, aujourd'hui c'est difficile, demain impossible ! »

« Est-il possible de créer un rond-point avec passage souterrain à ce carrefour (passage sous le boulevard Gambetta [au croisement avec l'axe Devaux-Ursulines]) puisqu'il n'est pas possible d'enterrer le tram ? C'est aussi vrai mais moins criant avec l'autre transversale, la rue du Maréchal Foch »

Le STIF indique que la Tangentielle Ouest propose une alternative à la circulation en voiture, mais qu'elle ne répondra pas à toutes les problématiques de circulation. Elle favorisera néanmoins le report modal. Des études de trafic routier vont être réalisées sur un périmètre plus large que celui du tram-train. Elles consisteront à analyser l'état existant, l'évolution du trafic à l'horizon de la mise en service du tram-train, et à plus long terme en tenant compte des divers projets d'urbanisation et d'infrastructures de transport du secteur. Les études menées vont permettre d'évaluer précisément les impacts du tram-train et de définir les solutions à apporter en termes de plan de circulation et d'écoulement du trafic. Elles seront faites en partenariat avec la Ville de Poissy, la ZAC Rouget de Lisle et le Département des Yvelines. Le projet nécessitera par ailleurs une refonte du plan de circulation dans le secteur, dont la Ville de Poissy sera l'acteur principal.

Le Département des Yvelines rappelle que Poissy est une ville carrefour, engorgée par sa propre circulation et celle de transit. Dans ce contexte, il souligne l'importance du projet Tangentielle Ouest pour le Département, du fait de sa contribution à l'amélioration des liaisons banlieue à banlieue, des déplacements entre le nord et le sud des Yvelines ainsi que du maillage des transports en commun dont le RER E à l'ouest (EOLE).



3.2.2. L'impact sonore

Certains participants s'inquiètent en particulier des **impacts sonores et vibratoires** du tram-train.

« On a déjà le bruit des trains, des voitures et des avions on va rajouter les trams. Non merci »

« Habitant rue des Capucines, je suis très inquiet des nuisances sonores engendrées par ce projet ! »

« Vous imaginez les nuisances : bruit du tram, sonnerie départ arrêt, lors des virages »

« [Le tram-train va] créer des nuisances sonores et celles aussi importantes liées aux vibrations créées par ce mode de transport »

D'autres remettent en cause la manière d'évaluer ces impacts à travers des normes qui ne reflètent selon eux pas la réalité.

« Le respect des normes ne signifie pas l'absence de nuisances de même que les normes anti-pollution automobiles ne signifient pas l'absence de pollution !! »

« Un tram ne fait pas beaucoup de bruit ...en journée ! Il est en revanche bien présent dès que l'activité de la ville est au ralenti, et les habitants riverains du tram-train sauront bien profiter le soir et les week-ends des nuisances sonores engendrées qui ne se mesurent pas en décibels (c'est pourtant cela qui va être étudié) mais en ressenti »

Quelques-uns demandent un **accompagnement spécifique pour les riverains** victimes de ces nuisances (conseils, financement).

« Pensez-vous accompagner les pisciacais qui vont subir ses nuisances pour faire intervenir un spécialiste pour les conseiller et participer aux frais pour réduire les nuisances : double vitrage, »

« Je souhaite obtenir des conseils ou un financement pour se protéger du bruit »

Les porteurs de projet rappelle que les rames de tram-train, financées à 100% par le STIF, font partie d'un marché national. Elles ont répondu à un cahier des charges intégrant les normes européennes pour le système de jauge du bruit. Un tram-train est une rame de tramway dont on renforce la motorisation pour qu'il monte plus facilement les pentes, donc avec moins de bruit qu'un tramway classique.

Les porteurs de projet précisent qu'une étude d'impact sonore sera réalisée sur l'ensemble du tracé pour répondre à la réglementation en vigueur. La matière des plateformes pourra être travaillée pour réduire le bruit. Les impacts sonores seront traités si le projet vient dégrader la situation actuelle.

La documentation sur ce sujet sera disponible dans le dossier d'enquête publique complémentaire. Ces données seront accessibles dans le courant de l'année 2017. Les études acoustiques préciseront, en fonction des impacts acoustiques de la Tangentielle Ouest, les mesures de protection contre le bruit à prévoir par le projet pour respecter la réglementation en vigueur.

3.2.3. L'impact visuel

Certains participants craignent l'impact visuel du tram-train, et en particulier des câbles nécessaires à son alimentation.

« Il faudrait que le passage du tram-train dans Poissy se fasse en harmonie avec l'architecture et les besoins des riverains comme le tram de Bordeaux qui s'alimente directement dans le sol et non par câble visible donc l'harmonie est efficace et cela dénature moins le paysage »

« Cela va défigurer la ville et lui faire perdre une partie de son charme. Par ailleurs, ce projet va demander la destruction de belles demeures et d'arbres centenaires pour laisser place encore et encore à des bâtiments. Stop au bétonnage ! »

« Dramatique pour la ville de Poissy d'être coupé en deux par un tramway »

Les porteurs de projet indiquent qu'une attention particulière sera accordée à l'intégration du tramway dans le paysage urbain et au partage de l'espace public. L'insertion dans Poissy se fera en mode tramway et non en mode train, facilitant ainsi son insertion.

Par ailleurs, un architecte paysager fait partie du groupement mandaté pour réaliser les études d'insertion du tramway.

Enfin, les porteurs de projet indiquent que le système d'alimentation par le sol n'existe pas pour le matériel tram-train.

3.3. Le secteur La Bruyère – Boulevard Gambetta

Les participants qui s'inquiètent de l'insertion urbaine du tram-train dans Poissy formulent pour beaucoup leurs avis et suggestions par secteur géographique. Ainsi, beaucoup s'expriment sur le secteur La Bruyère – Boulevard Gambetta. Leurs craintes portent notamment sur :

3.3.1. L'insertion du tram-train dans la voirie existante (virages, passage de la plateforme de la Grande Ceinture à la voirie pisciacaise, aménagement des carrefours...)

« Comment faites-vous pour passer de la hauteur de la «ligne Grande Ceinture» au niveau de l'avenue Foch ? »

« Sur la D190 il y aura 2 voies, une voie ou des voies imbriquées ? »

« A la station Gambetta, comment sera abordée la courbe à angle droit de la voie de chemin de fer actuelle vers l'avenue de Versailles pour la voie venant de Saint-Germain ? Le pont actuel est-il détruit pour revoir la pente ou le tram descendra en parallèle sur la rue la Bruyère qui lui sera réservée ? »

« Quartier la Bruyère (...) quel aménagement de carrefour avec le tram car à ce jour aux heures de pointes, ce carrefour est saturé par les résidents »

« J'aimerais savoir si le tracé prévoit de passer sur le pont en fer avenue Fernand Lefebvre, puis sur la ligne Grande Ceinture en direction de Saint-Germain-en-Laye ? »

« Quel est le rayon dans la courbe lors du passage de la rue de la Bruyère et la RD 190 ? »



Les porteurs de projet expliquent qu'au sud de Poissy, le tracé se débranche de la Grande Ceinture pour descendre le long d'une rampe (pente maximale de 6%) jusqu'au niveau de l'avenue Fernand Lefebvre où il s'insère à niveau en mode tramway. Il poursuit ensuite son tracé dans la rue de la Bruyère au plus près du talus de la Grande Ceinture et tourne à gauche pour entrer dans l'avenue de Versailles en passant sous l'ouvrage du pont ferroviaire. Le virage sera serré et à vitesse réduite pour le passage sous le pont ferroviaire, mais possible en termes de géométrie.

Dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) complémentaire, il est proposé un passage du tramway avec un partage de l'emprise entre tramway et voiture. La possibilité d'élargir ce passage pour garantir une continuité des flux automobiles, cyclistes, piétons et tramway n'est toutefois pas écartée.

Les porteurs de projet expliquent par ailleurs qu'au niveau des carrefours routiers, quand un tramway passe, pour des mesures de sécurité, les feux se mettent au rouge pour les automobiles, cycles et piétons. L'impact sera relativement faible étant donné que le passage du tramway se fait sur une durée courte (de l'ordre d'une dizaine de secondes suivant les carrefours). Cela a un impact sur la circulation, mais c'est aussi une nouvelle façon de circuler sur des axes où se trouve le tramway : la vitesse baisse, la circulation est plus séquencée. Les analyses de trafic de l'étude d'impact intègrent tous ces éléments. Les carrefours routiers seront redimensionnés en fonction des études.

3.3.2. Les inquiétudes concernant le réaménagement du secteur et les potentielles acquisitions foncières

« L'emprise des 2 voies sera de 7m. Ce sont 7m de décalage de la voirie vers les habitations. Adieu les tilleuls et les espaces verts de ce tronçon de rue »
« L'espace vert à l'angle de la rue de La Bruyère et Eisenhower va disparaître »
« De quel côté du boulevard Gambetta les expropriations auront-elles lieu ? »
« Dans quel secteur précisément des expropriations seront nécessaires ? »
« [Le tracé urbain] n'est qu'un alibi pour supprimer à moindre coût le secteur pavillonnaire et édifier une barre d'immeubles boulevard Gambetta »
« Bruit à proximité de l'école Péguy, abattage de nombreux arbres »

Quelques participants perçoivent le tracé urbain comme un moyen de désengorger le quartier de La Bruyère et de requalifier le boulevard Gambetta.

« Si le tracé urbain n'est pas retenu, on se retrouvera un jour ou l'autre avec 4 vraies voies de circulation routière dans la partie étroite du boulevard Gambetta, et ce sera pire. Jamais cette portion d'avenue moche ne sera requalifiée sous nos fenêtres. Franchement, je ne comprends pas ces oppositions au tracé urbain, qui est une chance »
« Habitant le quartier La Bruyère, j'ai bien compris que le tracé urbain était proposé parmi d'autres raisons, pour éviter l'asphyxie de notre quartier »
« L'occasion de requalifier le boulevard Gambetta en favorisant les déplacements doux: vélo (piste cyclable), piéton, mise en valeur du boulevard Gambetta »

Concernant le réaménagement lié à l'arrivée du tramway, le STIF explique que le réaménagement de façade à façade consiste à réaménager depuis le pied de la façade la plus à l'ouest jusqu'au pied de la façade la plus à l'est si on prend l'exemple du boulevard Gambetta. Il ne s'agit pas de reprendre les façades, mais de réaménager du pas de porte au pas de porte pour permettre un aménagement qualitatif, cohérent, et une amélioration du cadre de vie.

Le STIF confirme que le tracé passera à proximité de l'école Péguy. Des études seront réalisées pour quantifier les impacts, à la fois en termes de bruit et de vibrations, que ce soit en phase travaux ou de mise en service.

Toutefois, le tramway n'est pas un mode bruyant, et est également peu impactant pour ce qui est des vibrations. Le cas échéant, des dispositifs existent pour atténuer le bruit ou les vibrations. Dans tous les cas le projet respectera la réglementation.

3.3.3. Des suggestions d'aménagement

Certains suggèrent, pour limiter les nuisances liées à l'insertion du tram-train dans ce secteur, de le faire passer en voie unique, de limiter la vitesse à 30 km/h pour pouvoir partager la voirie entre vélos et voiture par exemple,

« Quid de la partie contrainte boulevard Gambetta. Les partenaires de ce projet doivent réfléchir sérieusement à la possibilité d'une mono voie sur cette zone afin d'éviter les expropriations »

« Concernant la zone contrainte boulevard Gambetta à Poissy, je propose une réduction de la vitesse à 30 km/h, ce qui autoriserait une circulation mixte, limiterait le bruit pour les riverains, et permettrait de respecter la législation en faveur du maintien des itinéraires cyclables » (Association Mieux se Déplacer à Bicyclette)

D'autres au contraire s'opposent à la réalisation d'une voie unique qui perturberait selon eux l'exploitation de la Tangentielle Ouest sur l'ensemble de son linéaire. L'AUT IDF estime ainsi qu'une « *réalisation en voie unique est également à exclure car d'autres tronçons sont déjà prévus en voie unique et cela viendrait dégrader le fonctionnement global de la TGO* ». Le CADEB considère que « *la voie unique envisagée ne permettra pas un trafic fluide* ».

« Pour minimiser les destructions du bâti actuel, les éventuels tronçons à voie unique (par exemple boulevard Gambetta) obligeront les rames à s'attendre pour emprunter la voie »

Les porteurs de projet expliquent que la voie unique fait partie des options étudiées pour limiter l'emprise et les impacts du boulevard Gambetta, mais elle pose des problèmes d'exploitation de la Tangentielle Ouest. La ligne Ouest forme un Y qui suppose une exploitation alternée. Les rames se croiseront au niveau de Saint-Germain Grande Ceinture. Les études d'exploitation étudient différents scénarios, dont des tronçons de voie unique, mais en vérifiant que cela permet la meilleure exploitation possible, et que cela garantit le croisement à Saint-Germain Grande Ceinture.

Une zone 30 permet de mutualiser voitures et vélos sur un même espace, et donc de réduire l'emprise du projet. Cette option sera étudiée par le STIF.



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

Plusieurs participants proposent une mise en souterrain du tram-train sur le boulevard Gambetta pour réduire les nuisances.

« Question : est-ce qu'une partie du trajet en tunnel pourrait être une solution, sachant que le sous-sol de Poissy est déjà parcouru par les anciennes carrières ? »
« J'ai demandé si la possibilité de réaliser un tunnel sous le passage contraint de ce boulevard, qui aurait l'énorme avantage de supprimer la quasi-totalité des nuisances sur ce secteur hypersensible, avait été étudiée (...) Je vous serais reconnaissant de chiffrer combien coûterait la réalisation d'un sous-terrain sous cette partie du boulevard et d'en faire état publiquement »
« Je propose, pour éviter les désagréments, de créer un tunnel de 300 mètres afin de traverser le secteur contraint du boulevard Gambetta »

Pour l'AUT IDF, la suggestion du souterrain ne « paraît pas réaliste ».

Le STIF précise que l'option d'une mise en tunnel du tramway sur le boulevard Gambetta n'a pas été étudiée car elle implique des impacts bien supérieurs à la solution en surface. Les rampes d'accès au tunnel couperaient l'avenue de Versailles et la partie nord du boulevard Gambetta sans permettre un aménagement urbain. L'insertion en surface du tramway permet au contraire de créer du lien entre les quartiers et d'assurer le réaménagement de toute l'avenue.

3.3.4. La station Gambetta

« Où sera implantée la station La Bruyère, dans l'avenue de Versailles je ne vois pas un endroit pour cette implantation (zones immeubles et pavillonnaires) ? »
« A quel endroit se fera l'embarquement des voyageurs dans le quartier de la Bruyère ? »
« Concernant l'emplacement de la station Gambetta, je préférerais qu'elle soit installée boulevard de l'Europe car cela ne donnera pas directement sur des habitations »

Le STIF indique que la station Gambetta sera située sur l'avenue de Versailles, après le pont-rail des voies de la Grande Ceinture au droit du square Erard Prieur (cf. présentation lors de la réunion riverains du 31 mars 2016 en annexe 2).

3.4. Le secteur Place de l'Europe – Boulevard de l'Europe

3.4.1. Le carrefour et la place de l'Europe

Plusieurs participants s'interrogent sur la manière dont le tram-train va **s'insérer dans le carrefour de l'Europe et sa circulation dense.**

« Problème du carrefour de l'Europe (place verte), les camions sont toujours très nombreux soit venant de Saint-Germain, soit de Carrières vers le boulevard Robespierre qui devait être délesté par le boulevard de l'Europe, on peut même avoir 9 camions de suite dont certains très longs »
« Le carrefour près de la gare de Poissy est déjà saturé et ne supportera pas un axe supplémentaire l'alimentant »

Le groupe local EELV Poissy Val de Seine estime que le « *rond-point de l'Europe [qui] voit passer environ 40 000 véhicules/jour (...) bloquera le tram-train* ».

Quelques-uns souhaitent qu'une attention particulière soit portée aux cheminements piétonniers autour de la place de l'Europe.

« *Comment est prévu le passage entre les 2 bâtiments de bureaux Peugeot au niveau du rond-point de l'Europe ? Comment est prévue la mixité voitures tram-train et piétons sachant que le passage n'est pas extensible ?* »

« *Nous relevons un très gros point noir en terme de sécurité des déplacements entre la gare de Poissy et le site du pôle tertiaire car il faut faire passer des centaines de personnes dans la gare routière le plus souvent et sur un rond-point avec à chaque fois des 2x2 voies. A l'occasion de l'arrivée de la tangentielle et du RER E, il faut absolument revisiter les accès de la gare pour être en mesure de sortir directement sur le côté Pôle tertiaire PSA via un chemin sécurisé sans devoir traverser ses zones à risque* »

Peugeot PSA se dit « *soucieux des trajets à pied autour du rond-point et entre les deux pôles PSA de Poissy* ».

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise estime que « *la connexion (...) de la TGO dans le centre-ville de Poissy avec la gare SNCF existante* » est « *insatisfaisante* », car elle « *ne permettra pas une correspondance rapide et efficace de quai à quai* ».

Concernant les traversées piétonnes, le **STIF** précise que les aménagements de type tramway sont soumis à des obligations réglementaires de sécurité. Elles seront traitées au cours des diverses phases de conception du projet et vérifiées puis validées par un expert qualité agréé et les services de l'Etat en charge de l'instruction des dossiers de sécurité. Le STIF assure que l'ensemble des modes de déplacements seront considérés dans la conception du projet, et veillera en particulier à rechercher les solutions optimales pour améliorer les cheminements piétons au niveau du carrefour de l'Europe. A ce titre, le STIF précise que le projet de réaménagement du pôle de Poissy RER faisant l'objet d'un projet spécifique en cours d'études préliminaires, prendra également en considération cette problématique sur le secteur d'ensemble du pôle. Ces deux projets avancent en parallèle et partagent les résultats des études afin de parvenir à un réaménagement optimal du secteur.

3.4.2. La station Poissy RER

Des questions sont formulées concernant les correspondances et quelques inquiétudes émergent concernant les difficultés que risque de rencontrer le pôle gare de Poissy pour absorber l'arrivée de nouveaux voyageurs.

« *Saturation annoncée de la gare RER de Poissy* »

« *On cherche à augmenter le trafic de voyageurs dans la gare RER/SNCF de Poissy alors qu'elle ne permet pas de gérer en toute sécurité les voyageurs actuels, nombre de quais insuffisants, nombre de voies insuffisantes* »

« *L'exiguïté du site est réelle, et on ne peut que regretter une urbanisation si intense qui gêne son extension (Bords de Seine, Philippe auguste)* »



Un participant s'interroge de « *l'intérêt de créer un «super pôle» d'échanges à la gare de Poissy* ».

Les porteurs de projet indiquent qu'un projet spécifique de réaménagement du pôle de Poissy fait actuellement l'objet d'études en collaboration avec la Ville de Poissy et le Département des Yvelines ainsi qu'en lien avec le projet TGO phase 2. Les aspects de stationnement, mais aussi de cheminement et de connexion avec la Tangentielle Ouest seront traités dans ce cadre. Le projet de réaménagement du pôle fera l'objet d'une concertation d'ici un an. De plus, le bâtiment voyageur et les quais seront réaménagés dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'ouest (Eole).

3.4.3. Le boulevard de l'Europe

Des participants s'inquiètent du **devenir du boulevard de l'Europe**, et notamment du nombre de voies qui seront maintenues. Quelques-uns craignent que le passage du tram-train dans Poissy modifie la vocation première du projet de prolongement du boulevard de l'Europe, à savoir être une voie rapide de contournement.

« *Quid du délestage des camions par le boulevard de l'Europe?* »

« *La largeur de l'entrée du boulevard de l'Europe est insuffisante, vous précisez qu'il sera en sens unique en sortie de la Place ? Alors qu'il a toujours été prévu en double sens comme itinéraire de délestage poids lourds* »

« *Il impacte la réalisation du boulevard de l'Europe à Poissy (...) son gabarit serait réduit, il ne pourra plus désengorger le boulevard Robespierre de (RD 308)* »

« *Le transfert de la circulation du boulevard Robespierre vers le boulevard de l'Europe, espéré par tous les habitants, n'aura pas lieu du fait de l'emprise du tram-train réduisant l'espace disponible sur la voie* »

Selon **le groupe local EELV Poissy Val de Seine**, le tracé urbain « *impacte le projet du boulevard de l'Europe qui est une voie de dérivation et qui par nature doit se situer en lisière de zone habitée (pollution)* ».

Karl Olive, maire de Poissy, rappelle la politique municipale de verbalisation des poids-lourds non autorisés à transiter par Poissy. Il estime que l'A104 constituerait une réponse à la saturation de la circulation automobile en offrant un véritable contournement de Poissy.

3.5. Le secteur Saint-Exupéry - Adrienne Bolland

La majorité des inquiétudes sur l'insertion urbaine se concentre sur ce secteur. Un soin tout particulier est attendu dans l'aménagement du quartier.

Les attentes des participants se concentrent sur :

> Les **impacts sonores, vibratiles** (voir aussi 3.2.), en particulier dans la crainte de la suppression du talus arboré qui sépare le quartier des voies ferrées.

« Ce viaduc entraînerait la suppression d'un espace arboré qui (...) nous protège des bruits des lignes existantes »

« Sommes opposés au tracé de la rue Adrienne Bolland en raison des nuisances sonores attendues du tram-train, en plus des trains, suppression du mur anti-bruit »

« Aujourd'hui nos protections acoustiques se résument à quelques arbres et un mur type moellon qui ne sert presque à rien puisque la voie SNCF passe au-dessus... Si on rajoute un tram-train en hauteur (viaduc prévu) encore plus de décibels vont s'ajouter, cela va être invivable ! »

« Le roulement du matériel tramway sur les rails, du fait du contact fer / fer, est à l'origine de vibrations dues à l'excitation dynamique de la roue sur le rail : notre maison reçoit déjà des vibrations importantes de la voie SNCF actuelle, on veut donc nous en rajouter, jusqu'à quel seuil ? »

- > Les **impacts visuels** (voir aussi 3.2.), notamment du fait de l'impact du projet sur les surfaces boisées et le talus qui sépare le quartier des voies ferrées.

« On parle de mur paysagé mais il ne faudrait pas que cela soit identique au fond de la rue (bac en ferraille + terre) »

« Pourquoi faire un viaduc qui pollue visuellement une zone pavillonnaire (...) dans un secteur en bord de forêt domaniale, charmant. (...) De plus ce viaduc entraînerait la suppression d'un espace arboré qui nous sert de brise vue »

« Les lotissements vont se retrouver avec une sorte de métro aérien, sans intimité au niveau des jardins »

« [Le viaduc] sera l'objet probable de nombreux tags »

- > Quelques propositions d'aménagements sont faites (murs antibruit, aménagement paysager, voie unique, mise en souterrain...) pour limiter les nuisances pour les riverains des quartiers Saint-Exupéry et Adrienne Bolland.

« Quelles sont les mesures de protection phoniques/acoustiques prévues le long de la rue Adrienne Bolland aux emprises foncières Clos Saint-Exupéry et EFIDIS ? »

« Les partenaires de ce projet doivent réfléchir sérieusement à la possibilité d'une mono voie (...) pour la zone Adrienne Bolland »

« Dans le tracé actuel, une des solutions serait d'enterrer les voies sur 400 ou 600 mètres ou cacher les voies, derrière un mur masqué par de la végétation, afin de garder ce qui caractérise la résidence »

« Un aménagement paysager [du merlon] est indispensable [le long du clos Saint-Exupéry] »

« [Que] la nouvelle voie ferrée soit construite au plus loin des habitations existantes du quartier Saint-Exupéry avec un aménagement spécifique, mur anti bruit et écran visuel »



Les porteurs de projet expliquent que l'enjeu est de franchir les voies du RER A et du futur RER E au bout de la rue Adrienne Bolland, si possible en réutilisant l'ouvrage existant de la Grande Ceinture afin de limiter l'impact sur la circulation des trains pendant les travaux et sur l'environnement. La voie doit s'élever progressivement pour passer au-dessus des voies du groupe V de Saint-Lazare, avec une pente maximale de 6%. La maîtrise d'ouvrage étudie plusieurs solutions pour limiter les impacts pour les riverains : par exemple circuler à plat et ne s'élever que tout au bout de la rue, et s'insérer au plus proche des voies ferrées existantes. Le talus qui longe la voie ferrée, propriété du Clos Saint-Exupéry, sera impacté par le projet. Un architecte paysagiste a été mandaté pour étudier l'insertion paysagère sur cette portion, afin de limiter l'impact sur le quartier existant. Il travaille actuellement avec le bureau d'études qui réalise les études préliminaires. Le viaduc, tel que présenté dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ne s'élèvera pas au-dessus des voies ferrées existantes. Le terme viaduc renvoie à la technique de réalisation de l'insertion du projet, et non au rendu visuel. Si cette solution technique était retenue, il serait possible de recréer un talus pour masquer la structure du viaduc.

- > Les locataires des logements sociaux gérés par Efidis craignent d'être **expropriés**. Les autres habitants du quartier s'inquiètent de la potentielle **perte de valeur** de leurs maisons (voir aussi 3.1.)

« Sans parler des coûts d'un tel ouvrage et des familles qui vont devoir partir car leurs maisons seront détruites. Et les nombreux propriétaires qui verront leurs biens grandement dévalués alors qu'ils ne bénéficieront quasiment pas des bienfaits de ce tracé, qui va les indemniser ? »

« Quel est l'avantage pour ces propriétaires qui pourraient perdre de 20 à 30 % des sommes investies ? »

« Quelles seront les dispositions prises à l'égard des locataires s'il y a des expropriations, et quand celles-ci auront lieu ? »

Les porteurs de projet précisent qu'une réglementation s'applique aux locataires en cas d'acquisition, notamment pour le relogement. 2017 sera le temps de l'enquête publique, mais les études se finiront en fin d'année 2016. La maîtrise d'ouvrage s'engage à revenir vers les riverains pour les informer sans attendre l'ouverture de l'enquête publique. Par ailleurs, un projet de tramway s'accompagne d'un réaménagement de l'espace public situé le long du tracé et contribuant à la valorisation du quartier concerné.

- > La **position de la station** desservant le quartier fait l'objet de quelques remarques.

« Je pense qu'il est plus judicieux de la positionner [la station côté quartier Saint-Exupéry] après le pont de la RD 30 rue Saint-Sébastien et faire un accès par souterrain et une coulée verte pour se rendre au Technoparc. En plus cela laissera le choix aux futurs résidents de la zone Rouget de Lisle d'aller sur la gare RER de Poissy qui en plus va être réaménagée ou se rendre à cette fameuse station de Saint-Exupéry »

« Un déplacement de la station plus loin dans la rue Saint-Sébastien permettrait avec un minimum d'aménagement (une passerelle et de la voirie de l'autre côté des voies ferrées) à un accès à pied direct au Technoparc et aux quartiers avoisinants d'Achères »

- > La **gestion du stationnement** dans la rue Adrienne Bolland et l'impact du tram-train sur la circulation des voitures et la desserte en bus sont évoqués par quelques acteurs.

« Un habitant de la rue Adrienne Bolland s'inquiète des mesures de remplacement des places de stationnement qui n'apparaissent pas sur les coupes présentées et souhaite obtenir de la documentation sur les murs antibruit »

« Les éboueurs ne pourront pas venir »

« Sommes opposés au tracé de la rue Adrienne Bolland en raison des problèmes d'accès (suppression des arrêts de bus à André Malraux) »

« Vu le changement de sens de circulation le long de la voie ferrée : est-ce que le bus 50 continuera à desservir notre quartier (...) et aussi les bus scolaires de ramassage »

Les porteurs de projet indiquent que l'impact sur le stationnement et les éventuelles solutions de remplacement seront examinés dans l'étude d'impact et présentés en enquête publique, une fois que le tracé urbain sera défini.

Karl OLIVE, maire de Poissy, précise qu'à l'heure actuelle, il n'est pas possible de quantifier le nombre potentiel de maisons qui pourraient être expropriées. En revanche, la Ville travaille sur des projets d'aménagements où sont intégrés les relogements potentiels. Il ajoute que les locataires de la rue Adrienne Bolland seront accompagnés en cas d'acquisition foncière.

4. LES ATTENTES EXPRIMÉES SUR LES AUTRES SECTIONS DU PROJET TGO PHASE 2

Plus rarement, puisque ces sections avaient déjà fait l'objet de concertation en 2013 et 2014, des inquiétudes ont été formulées à propos des autres portions du tracé de la phase 2. Ainsi, quelques-uns craignent les impacts du projet sur le golf de Saint-Germain et sur la forêt de Saint-Germain. D'autres profitent de cette nouvelle phase de concertation pour rappeler leur opposition à la « virgule de Saint-Germain », portion de la phase 1 de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER.

4.1. L'insertion dans le golf

Plusieurs participants s'interrogent sur la pertinence de traverser le golf de Saint-Germain et suggèrent plutôt d'emprunter la RD190. Ils estiment que cela raccourcit le trajet du tram-train, évite de construire des aménagements coûteux pour le passage des golfeurs, et limite l'impact sur la forêt et le golf.



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

« Pourquoi un passage à travers le golf qui implique (...) un passage souterrain coûteux pour les golfeurs ? »

« Faire une saignée dans la forêt et l'un des plus beaux golf de la région est une hérésie écologique »

« Incompréhension par rapport à la suppression des 3 passages à niveau dans le golf de Saint-Germain. Comment feront les promeneurs ou cyclistes pour se rendre dans la forêt en direction du centre équestre, la jonction si tous les accès sont fermés ? »

« Pourquoi faire passer le train à travers le golf ??? Il existe un boulevard énorme entre Saint-Germain et Poissy en ligne droite qui serait idéal pour l'aménagement de ce train »

« Pourquoi ne pas emprunter la D190 et épargner le golf ? »

D'autres participants soutiennent un tracé par la RD 190 sur un plus grand linéaire qu'envisagé.

« Il vaudrait mieux un tracé nouveau. Un tracé sur un côté de la RD 190 en prolongement du parcours urbain de Poissy serait plus économique vu la largeur de cette voirie sur un seul côté afin d'éviter une traversée de cette route et faciliter le raccordement à la voie existante à Saint-Germain GC »

« N'est-il pas plus pertinent (...) de longer les routes existantes ? Outre que cela éviterait de multiplier les nuisances en forêt, ce serait plus court (le tracé ancien en forêt est sinueux), et paraît totalement adapté au choix de desservir désormais Poissy-RER (la départementale compte d'ailleurs 4 voies dans la partie urbaine à Poissy) »

Les porteurs de projet précisent que la voie ferrée à travers le golf existe même si elle n'est circulée que très ponctuellement depuis le début des années 1990. Les porteurs de projet s'engagent à proposer des solutions pour rétablir les fonctionnalités des passages à niveau supprimés, en étroite collaboration avec les responsables du golf. L'impact de la remise en exploitation commerciale de la ligne sur les continuités écologiques existantes sera caractérisé dans l'étude d'impact du projet. Le cas échéant, des mesures de réduction, de compensation des impacts seront prises.

Les porteurs de projet expliquent qu'un tracé longeant la RD 190 aurait un coût plus élevé, notamment lié aux acquisitions foncières, aux nombreuses reprises de voirie et équipements de transport à réaliser. Par ailleurs, la vitesse maximale sur le tracé de la RD 190 serait inférieure à celle sur le réseau ferré national et la succession de carrefours viendrait encore dégrader cette vitesse, induisant un allongement significatif du temps de parcours sans augmenter le potentiel de population desservie.

4.2. Les impacts sur la forêt de Saint-Germain

Certains participants s'inquiètent des impacts du projet Tangentielle ouest phase 2 sur la forêt de Saint-Germain, quel que soit le tracé retenu (variante initiale ou urbaine dans Poissy).

« Arrêtez de détruire les espaces verts de la forêt de Saint-Germain, laissez-nous respirer un peu »
 « Nos promenades en forêt le week-end seront moins agréables avec le passage du tram-train »
 « Les travaux risquent de nuire à la forêt de Saint-Germain (...) je suis contre la détériorer encore »
 « Faut-il vraiment encore «saucissonner» ce qui reste du patrimoine forestier d'Île de France ? »

Quelques-uns proposent, comme ceux qui s'inquiètent de la traversée du golf, un tracé par la RD 190.

« N'y a-t-il pas un tracé plus respectueux par la D190? »
 « Je suis tout à fait contre ce projet qui ne tient pas compte de la préservation de la forêt de Saint-Germain. Le tracé semble doubler celui de la D190 »

Les porteurs de projet indiquent que le tracé initial impacte la forêt de Saint-Germain-en-Laye dans la partie nord du tracé, entre le Chêne Feuillu et Achères-Ville, pour permettre l'insertion d'une plateforme nouvelle de type tramway contiguë aux voies ferrées existantes. Le STIF a engagé depuis plusieurs années les échanges avec la DRIAFAF et l'ONF en vue de définir les mesures de compensation forestières et foncières à mettre en place du fait de la consommation d'espaces forestiers. Pour mener à bien cette démarche, le STIF s'est associé les services d'un expert en biodiversité depuis avril 2013 en lui confiant une mission de mise en œuvre et de suivi des mesures compensatoires pour les projets du STIF dans le respect de la réglementation en vigueur. Le tracé alternatif par Poissy implique des impacts complémentaires sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye d'environ 1 hectare. Les études complémentaires permettront de préciser les impacts réels sur la forêt et d'entamer les discussions avec la DRIAFAF et l'ONF sur les mesures de compensation complémentaires à mettre en œuvre.

4.3. La virgule de Saint-Germain

Plusieurs participants rappellent, à l'occasion de cette nouvelle phase de concertation, leur opposition à la virgule de Saint-Germain. Ils estiment que ses perspectives de fréquentation ne justifient pas un tel aménagement, dont ils craignent les impacts sur la forêt de Saint-Germain, sur le paysage. EPESG profite également de la concertation complémentaire sur la variante urbaine de la phase 2 de Tangentielle Ouest pour rappeler son opposition à cette section de la phase 1.

« Le tram-train Saint-Germain GC-Saint-Germain RER me semble superflu et un gaspillage d'argent public »
 « Je crains que le raccordement du RER A, à la ligne de la grande ceinture, ne défigure l'avenue qui mène au château »
 « Je suis contre la liaison RER A Saint-Germain GC en passant par le Camp des Loges car à terme la forêt risque d'être grignotée et urbanisée »



Certains proposent des alternatives en bus.

« Un bus navette serait bien moins cher et serait moins envahissant sur l'espace public et la forêt »

« Pourquoi ne pas instaurer un système de navettes entre Saint-Germain GC-Saint-Germain RER ? »

« Le réseau Resalys bien exploité est largement suffisant »

Pour quelques-uns, la variante urbaine de la phase 2 de TGO, qui permet une interconnexion avec le RER A, et à terme le RER E, justifie l'abandon de la virgule de Saint-Germain.

« Un accès au RER A (et au RER E) plus attractif à Poissy »

Les porteurs de projet soulignent que la faisabilité et l'opportunité de la virgule de Saint-Germain sont aujourd'hui assurées. La phase 1 de la Tangentielle Ouest a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en février 2014. Le démarrage des travaux préparatoires est prévu fin 2016 sous réserve de l'obtention des financements et des autorisations administratives.

5. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Beaucoup de participants s'interrogent sur les conditions de mise en œuvre du projet, notamment concernant son calendrier, son coût et son financement, la gestion des travaux, l'offre de service envisagée, l'alimentation électrique du tram-train et l'articulation du projet avec le réseau existant.

5.1. Le calendrier

La majorité des remarques des participants sur ce sujet se concentre sur le décalage du calendrier et l'urgence de réaliser le projet.

« Depuis 1976 ce projet a connu divers rebonds. On se demande si celui-là n'est pas encore de la poudre aux yeux »

« Un projet intéressant, qui devrait déjà fonctionner »

« Ce projet est trop long à voir le jour et arrivera trop tard! Comme tous les projets SNCF en Île-de-France... »

« Il est temps que ce projet démarré en 2000 aboutisse »

L'AUT-IDF « déplore les atermoiements de certains élus des Yvelines qui ont considérablement ralenti l'avancée du projet Tangentielle ouest depuis sa relance en 2006 (adoption du DOCP par le STIF) ».

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise regrette que « les délais de réalisation de la TGO [soient] encore allongés avec une mise en service décalée ».

Le Département du Val d'Oise relève un « décalage de calendrier important pour ce projet qui a déjà été reporté à plusieurs reprises » et insiste pour « que la poursuite des études et procédures nécessaires sur la variante urbaine par Poissy ait le moins d'impact possible sur le calendrier de la mise en service de la phase 2 de la TGO ».

Quelques-uns s'inquiètent de l'impact de la variante urbaine sur le calendrier (voir aussi 2.2.).

« Avec les délais liés [aux] démarches supplémentaires d'expropriation, un calendrier pour livraison 2023 est-il réellement envisageable ? »

« Bonne idée de desservir le centre de Poissy mais cela retardera encore la prolongation de la Tangentielle vers Achères »

Les porteurs du projet indiquent qu'il n'est pas possible à ce stade de dire avec précision la date de mise en service. Sur des projets comparables, à ce stade d'avancement des études, il faut compter entre 7 à 9 ans de la fin de la concertation préalable à la mise en service, sous réserve de l'obtention des financements et des autorisations administratives nécessaires.

5.2. Le coût et le financement

Plusieurs participants pointent le coût important du projet, notamment par rapport au tracé initial (voir aussi 2.2.).

« Le rapport intérêt coût est largement déficitaire »

« Un projet qui coûte excessivement cher »

« Quel est le surcoût lié à ce tracé ? C'est une information fondamentale »

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise pointe un coût de réalisation « plus élevé (...) que dans le scénario de la modernisation de la voie existante de la grande ceinture ».

Certains s'inquiètent en particulier de l'impact de ce coût sur les dépenses publiques. Quelques-uns craignent des répercussions sur les impôts.

« Nos impôts vont forcément augmenter »

« Augmentation de l'endettement des ménages (taxe d'habitation & taxe foncière) »

« Gaspillage des fonds publics »

« Un coût exorbitant (...) Le prix réel du billet de transport va décupler, il sera donc payé à 90/100 par l'impôt »



Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

D'autres craignent que ce coût augmente au fur et à mesure de l'avancée du projet qui risque de révéler des difficultés techniques supplémentaires.

« Cette somme ne tenant pas compte du coût de développement supplémentaire des infrastructures routières à mettre en place impérativement en parallèle sauf à vouloir faire de Poissy un bouchon permanent »

« Le prix (surcoût) indiqué ne peut qu'exploser compte tenu de la structure urbaine très ancienne (avec beaucoup d'inconnus et donc du retard et surcoûts à la clé) »

« Le chiffrage du surcoût ne paraît pas à ce stade fiable et crédible et ceci à la vue des difficultés techniques sur de nombreux secteurs, la création de stations supplémentaires, la refonte complète de voirie sur la plupart du tracé urbain, la nécessité de rachat de foncier privé »

Le groupe local EELV Poissy Val de Seine estime que *« le surcoût affiché d'environ 120M€ par rapport à un coût initial de 150 M€ va exploser »*.

Quelques-uns s'interrogent sur le financement et les financeurs du projet.

« Le projet sera-t-il sans financements privés, et un vrai service public ? »

« Si c'est un projet pour PSA, c'est à eux d'en assumer le coût y compris l'indemnisation des nuisances !!! »

« Le budget pour cette phase 2 passant par le centre de Poissy, beaucoup plus coûteux que celui initialement prévu, sera-t-il financé ? »

Les porteurs de projet indiquent que le projet est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région. Le coût du projet est estimé à 215,7 millions d'euros pour la phase 2, dans l'hypothèse d'un nouveau tracé urbain par Poissy, hors matériel roulant (à ce stade des études, conditions économiques de 2013). Cette estimation du coût, réalisée à un niveau très amont des études, intègre à ce stade des provisions qui s'affineront avec l'avancée du projet. Les études et les travaux du projet de Tangentielle Ouest sont financés par l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines.

Les porteurs du projet précisent que le coût du projet initial ne comprend pas la réalisation à plus long terme de la nouvelle gare Achères Chêne Feuillu et du pôle d'échanges permettant d'offrir une correspondance entre le réseau RER et la TGO, dont le coût a été évalué à environ 40 millions d'euros au stade des études d'opportunité, et dont la mise en œuvre n'est envisageable qu'à horizon de la mise en service préalable de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

De plus, il faut rappeler que dans le cadre du tracé initial de TGO phase 2, la réalisation à terme du pôle d'échanges multimodal à Achères-Chêne Feuillu (incluant la gare de correspondance avec le groupe V - RER A, EOLE - , la station TGO, le pôle de correspondance entre les deux, et un éventuel parking relais) ne faisait pas partie du programme TGO phase 2. La concrétisation de ce pôle nécessiterait une étude plus fine dans le cadre d'un projet ad hoc devant préciser les modalités de réalisation, l'impact sur la circulation et les aménagements à prévoir (dont le parking relais), le coût et le financement.

Le tracé urbain permet par ailleurs de desservir un nombre important d'habitants et de salariés, d'accompagner les divers projets d'urbanisation à Poissy (dont la ZAC Rouget de Lisle), et d'assurer le long de son tracé une requalification et une redistribution durable des espaces publics au profit de l'ensemble des usagers de la rue (piétons, cycles, transports collectifs et voitures).

5.3. L'impact et la durée des travaux

Certains participants craignent l'impact des travaux dans le centre de Poissy, en termes de nuisances sonores et visuelles, de contraintes pour les commerçants et les automobilistes.

« Je m'inquiète des nuisances sonores occasionnées par les travaux »
 « Le projet de phase 2 va (...) faire mourir des commerçants dont les clients ne pourront pas accéder aux commerces à cause des travaux »
 « Des mois de travaux et de bruit insupportable »
 « La circulation des voitures pendant la période de travaux doit être étudiée avec le plus grand soin car la traversée de la ville (Poissy) est déjà complexe aujourd'hui. Si les plus grands axes sont fermés, que se passera-t-il ? »
 « Un projet de tram implique de dévier tous les réseaux qui sont sous les chaussées (partie immergée de l'Iceberg !). Le tissu urbain est très ancien et les réseaux enterrés sont mal reconnus. Cela va entraîner des problèmes pour tous les riverains et des retards avec des surcoûts importants qui feront exploser le Budget Initial, que les pisciacais paieront deux fois par toutes les nuisances d'un chantier de cette ampleur et par leurs impôts »

D'autres s'inquiètent de la durée des travaux.

« Des années de travaux au centre de Poissy »
 « Travaux d'envergure titanesque (d'une durée estimée à 9 ans donc nuisance garantie pendant 10 ans minimum, et ce n'est qu'une estimation) »
 « Sans compter les années (4 à 5 ans de travaux) qui vont complètement étouffer le centre urbain »
 « Cela implique pour les Pisciacais des années de travaux urbains (4 - 5 ans minimum) »

Les porteurs de projet indiquent que les travaux d'infrastructure dureront de 3 à 4 ans environ (à la suite des travaux préparatoires et de dévoiements des réseaux) et donneront lieu à un phasage qui veillera à limiter les gênes pour les riverains.

Des mesures d'accompagnement des riverains situés le long de la ligne et des usagers des transports en commun seront mises en œuvre tout au long des travaux, en lien avec les collectivités.

Dans la mesure du possible, les travaux auront lieu en journée, et des mesures seront prises pour limiter la gêne occasionnée. Un dispositif de communication et d'information sera mis en place lors de la phase chantier pour informer les riverains et les personnes concernées par les travaux.

Une attention particulière sera par ailleurs portée à l'activité économique et touristique du territoire : par exemple les accès aux commerces et aux sites touristiques seront maintenus, ainsi que des places de stationnement et de livraison.



5.4. L'offre de service

Plusieurs participants font des suggestions sur les horaires de fonctionnement du tram-train, telle qu'une plus large amplitude horaire ou des fréquences de passage réduites.

« Dommage que les horaires le dimanche se terminent si tôt (22h). Pour les gens qui prennent régulièrement le train, cela ne permet pas de prendre le RER A direction Saint-Germain en cas de problème ou travaux sur la ligne »

« Je souhaiterais une plus grande amplitude horaire (alignée sur les horaires du RER A) et une fréquence de 20 minutes en heures creuses »

« La fréquence des trains doit être plus importante sinon personne les prendra. Actuellement c'est trop espacé / trop peu et c'est plus rapide de marcher que d'attendre »

Certains s'interrogent sur les modalités et la sécurité d'exploitation du tram-train.

« Les personnes venant de Saint-Germain RER A devront-elles changer à Saint-Germain GC pour aller à Poissy ? »

« Je propose de supprimer l'intégralité des passages à niveau sur les sections en mode train pour plus de fluidité et de rapidité et de sécurité »

« L'exploitation en fourche au nord est un non-sens, car les fréquences seront trop faibles (en particulier aux heures creuses, 30 minutes sur le tronçon commun signifie un passage toutes les heures sur les branches !) »

D'autres s'inquiètent plus à la marge de la sécurité dans le tram-train et dans les gares.

« Mon inquiétude porte sur les questions de sûreté. Le projet facilitera la mobilité de la délinquance »

« J'aimerais néanmoins qu'il y ait aussi plus de sécurité pour garder la tranquillité aux alentours des gares dès que le projet sera abouti »

Les porteurs de projet expliquent que le temps de parcours entre Saint-Cyr RER et Achères-Ville RER est estimé à ce stade des études à environ 36 minutes dans le cadre du tracé urbain par Poissy. Il sera d'environ 16 minutes entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville RER. A ce jour, en heure de pointe des jours ouvrables, il est envisagé une offre tram-train toutes les 10 minutes par sens sur la section entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville RER, soit un tram-train toutes les 5 minutes par sens sur le tronçon commun entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain GC.. En heure creuse, l'offre envisagée est d'un tram-train toutes les 30 minutes par sens soit un tram-train toutes les 15 minutes sur le tronçon commun. Au cours des étapes suivantes du projet, les réflexions sur la définition de l'offre de service seront approfondies en vue d'assurer une complémentarité optimale avec l'offre RER et les autres modes de transports collectifs présents aux divers arrêts du tram-train.

Par ailleurs, comme sur toute nouvelle ligne de transport collectif, après la mise en service, le STIF examinera le fonctionnement de la ligne et notamment sa fréquentation, et procédera le cas échéant aux réajustements nécessaires pour assurer un service optimal.

Les porteurs de projet indiquent que les équipements en station comprennent outre les services aux usagers (vente de billets, informations voyageurs, etc...) une borne d'appels d'urgence, un ensemble de luminaires fournissant le niveau d'éclairage attendu sur les quais, des mâts porte-caméra pour la vidéosurveillance des quais, des barrières et des potelets pour la protection des usagers sur les quais bordés par une chaussée.

Pour rejoindre Saint-Germain RER depuis Poissy, il faudra changer à Saint-Germain GC, avec une attente moyenne de 5 minutes.

5.5. L'alimentation électrique du tram-train

Certains participants s'inquiètent des risques sanitaires et technologiques liés à la présence de sous-stations électriques.

« Pour traverser la ville de Poissy, le train sera alimenté par des sous-stations 750V CC (d'après le DOCP) car le poids du train nécessite de type d'alimentation. Ces sous-stations sont des «gros transformateurs» qui présentent des risques (incendie, explosion ...) et des nuisances (sonores principalement) »

« Des sous stations de 750V sont prévues le long du tracé donc risques technologiques et sanitaires dont le titre urbain très dense de Poissy »

« Ces stations 750V sont nuisibles pour l'environnement et surtout pour l'homme. Je ne voudrais pas que le nombre de cancer à Poissy augmente 10 ans après la mise en service du tram. Ce n'est pas l'avenir que je souhaite pour mes enfants »

D'autres participants, essentiellement des associations, estiment que la question des transitions entre alimentation en 25 000 V et 750 V n'est pas réglée.

Le groupe local EELV Poissy Val de Seine considère que le tracé urbain « *créera de gros problèmes techniques liés à une alimentation en 750 V au lieu de 25 kV comme le reste du tracé* ».

L'AUT IDF et **l'association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye (EPESG)** indiquent que « *les problématiques techniques des multiples transitions entre alimentation en 25 000 V (Réseau ferré) et en 750 V (tracé urbain) ne sont pas résolues à ce stade* ».

Le CADEB constate que « *l'alimentation différente sur le réseau ferré (25 000 volts) et en ville (750 V) conduit à une complexité technique du matériel roulant* ».



Les porteurs de projet précisent que la circulation sur le Réseau Ferré National et sur les infrastructures de tramway en milieu urbain implique une double alimentation électrique : 25 000 V sur le réseau ferré national et 750 V sur l'urbain. Le tracé initial comportait ainsi déjà une section de transition électrique envisagée dans le secteur d'Achères Chêne Feuillu. Dans le cadre du tracé urbain, la transition électrique devra s'opérer au sud de Poissy au niveau du débranchement de la Grande Ceinture.

Les sections de transitions électriques entre l'alimentation 25 000 V du RFN et celle 750 V en zone urbaine sont un sujet connu et maîtrisé. Des dispositifs similaires existent déjà et sont en service depuis plusieurs années: tramway T4, tram-train de Mulhouse.

Elles restent néanmoins des objets complexes en conception et en exploitation : les porteurs du projet cherchent donc à minimiser leur nombre, notamment, si possible, en réutilisant l'ouvrage de franchissement du groupe V par la Grande ceinture alimenté en 750 V. Cette solution permettrait aussi de limiter le coût et l'impact sur l'environnement en comparaison avec une solution de création d'un ouvrage de franchissement neuf parallèle à l'ouvrage de franchissement des voies ferrées existant. La faisabilité de cette solution reste néanmoins à avérer auprès de l'Etat.

Pour l'alimentation électrique en zone urbaine, des sous-stations électriques devront être implantées à divers endroits le long du tramway. Ces locaux techniques de taille assez faible (environ 100m²) seront implantés à des endroits impactant le moins possible le fonctionnement urbain. L'implantation de ces locaux sera étudiée en concertation étroite avec les villes concernées. Ces locaux seront par ailleurs conformes à la réglementation et aux recommandations sur la sécurité et la santé publique.

5.6. L'articulation avec les transports en commun existants

Plus ponctuellement, certains s'interrogent sur l'articulation du projet avec les transports en commun existants (stationnement, articulation avec le RER A, restructuration des bus, devenir de la Grande Ceinture, itinéraires cyclables).

5.6.1. Le stationnement (parkings relais...)

Plusieurs participants suggèrent la création d'espaces de stationnement à proximité des stations du tram-train, notamment sur le modèle des parkings relais.

« Il faudrait prévoir des grands parkings peu chers à proximité des grandes gares pour permettre aux gens de se garer et utiliser les transports en commun »

« Mettre en place parking Tram + P à prix très réduit »

« Le flux de voitures qui traverse Poissy par le boulevard Gambetta n'empruntera le tram-train que si des solutions de stationnement avantageuses sont proposées. (...) Une solution envisageable serait un parking accessible aux usagers détenteurs d'un titre STIF »

« Création de parking «gratuit» à chaque station urbaine pour lutter contre l'effet néfaste du Diesel des automobiles et de ce transport polluant »

Les porteurs de projet précisent qu'à ce stade des études, les impacts précis du projet sur le stationnement existant n'est pas encore connu. Le cas échéant, il sera recherché une compensation adaptée aux besoins locaux des riverains et commerces, avec en priorité une restitution des stationnements aux abords des commerces et une mutualisation des aires de livraison.

La construction de parcs relais et le réaménagement des pôles d'échanges ne sont pas prévus dans le cadre du projet de Tangentielle Ouest. Des études fines de rabattement des usagers (bus, voitures et vélos) seront conduites dans les phases ultérieures des études, pour favoriser l'intermodalité au droit des stations.

Par ailleurs, les besoins en stationnement à Poissy RER seront étudiés dans le cadre du projet de réaménagement du pôle de Poissy dont les études viennent de débiter.

5.6.2. L'articulation avec les lignes ferrées (RER A, ligne J Transilien, futur RER E à l'ouest)

Certains participants craignent que le fonctionnement du RER A soit impacté par la connexion avec la Tangentielle Ouest.

« Le projet peut être intéressant s'il n'entraîne pas une suppression de la ligne RER A Poissy - La Défense - Paris, des bus directs (24-3) pour le centre-ville de Saint-Germain, ou une moindre fréquence entraînant un allongement des temps de parcours domicile-travail compte tenu des dysfonctionnements réguliers de la desserte de Poissy »

« Le RER A au départ de Saint-Germain est déjà saturé »

« Pouvez vous garantir la pérennité du tronçon Poissy-Maisons-Lafitte du RER A si le tracé urbain du tram-train était confirmé ? »

A l'inverse, quelques participants voient dans le tracé urbain une **opportunité de sécuriser leurs déplacements**, en offrant une alternative en cas de problème sur les autres moyens de transport.

« Très intéressant pour relier Saint-Germain quand le RER A a des problèmes. »

« Elle permet d'ajouter un chemin alternatif pour se rendre ou partir de la gare de Poissy ce qui est nécessaire en cas de difficulté de circulation, problème technique et autre »

Quelques autres estiment que le tracé urbain permettra de **soulager le réseau ferré existant**.

« Ce projet devrait permettre de soulager le réseau A (Cergy - Paris) en créant une ouverture et possibilité de logement sur Achères pour des personnes travaillant sur Saint-Germain ou Versailles. »

« Dans l'air du temps pour désengorger un réseau ferré saturé »



Les porteurs de projet rappellent qu'une part importante du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est consacrée à l'amélioration de l'existant. Ainsi, des investissements concernent les branches et le tronçon central par du RER A. Par ailleurs, le schéma directeur du RER A, approuvé par le conseil du STIF en juin 2012, a pour objectif l'amélioration de l'offre de transport et de la qualité de service au profit des voyageurs. Sa mise en œuvre, jusqu'en 2020, doit permettre d'améliorer la régularité et le fonctionnement de la ligne. Le projet vient en complément de l'amélioration de l'existant pour développer l'offre de transports au profit des usagers

Par ailleurs, la mise en service d'EOLE, prolongement du RER E à l'ouest, ne remet pas en cause la desserte de Poissy par le RER A, ces offres étant complémentaires. A l'arrivée d'EOLE, 6 RER E par heure de pointe remplaceront les 3 trains de ligne J existante, portant la desserte totale de la gare de Poissy par 6 RER E et 6 RER A.

5.6.3. La réorganisation des bus

Plusieurs participants craignent la suppression de certains bus avec la mise en service de la Tangentielle Ouest.

« Si la TGO passe par Poissy, les bus Poissy-Achères n'auront plus raison d'être. Et la zone du Chêne Feuillu serait alors plus mal desservie qu'à présent »

« Ma ligne de bus sera-t-elle encore desservie ? »

« Je m'inquiète des impacts du projet sur la desserte en bus, notamment parce que certaines lignes ne seront plus rentables faute de fréquentation suffisante »

L'association Les Ateliers Démocratie et Environnement souligne que *« pour que le transfert du trafic routier vers le rail puisse se réaliser, il est essentiel que les réseaux de bus à partir des gares de Saint-Germain Grande-Ceinture, Poissy Gare et Achères-Ville soient maintenus »*.

Certains demandent des aménagements du réseau de bus tels que l'augmentation des fréquences de certaines lignes ou leur rabattement vers les stations de la Tangentielle Ouest.

« Il faudrait également penser à augmenter les fréquences de passage des bus dans la région Ouest mais aussi moderniser les arrêts de bus avec des tableaux d'affichage du temps d'attente »

« Des actions complémentaires du STIF et de la Région afin d'assurer le rabattement par bus sur les stations de la TGO »

« Souligne l'importance de remailler les dessertes en bus, en raisonnant à l'échelle de Poissy et Achères et non de manière séparée »

Les porteurs de projet s'engagent à organiser le rabattement en bus le plus efficace possible, via un travail global pour éviter les doublons de desserte. L'objectif est d'améliorer la desserte globale, avec la Tangentielle Ouest et les bus.

5.6.4. Le devenir de la Grande Ceinture dans le cas du tracé urbain

Plusieurs participants constatent que le tracé urbain dans Poissy libère une section de la Grande Ceinture. Ils s'interrogent sur son devenir et proposent pour quelques-uns d'en faire une coulée verte.

« Avec le passage du Tram Train dans le centre de Poissy, les rails actuels de la ligne grande ceinture entre Poissy et Achères seront-ils maintenus et conservés par la SNCF pour un accès de maintenance par exemple ? Si non ce terrain de ligne SNCF entre la Bruyère et le Clos d'Arcy sera-t-il vendu à des promoteurs immobiliers avec ouverture de routes ? »

« Que deviendra le tronçon de l'ancienne voie ferrée ? Je trouverais très intéressant le fait de valoriser ce tronçon en le transformant en coulée verte par exemple !! »

« Réaménager en piste cyclable la section Poissy Gambetta-Achères-Chêne-Feuillu »

SNCF Réseau confirme qu'une section des voies de la Grande Ceinture ne sera plus utilisée entre l'avenue Fernand Lefebvre et la zone où était envisagée l'implantation de la station Achères-Chêne-Feuillu. L'enquête publique complémentaire de 2017 comparera les avantages et inconvénients des deux tracés pour n'en déclarer d'utilité publique qu'un seul des deux. Tant qu'elle n'a pas eu lieu, il est nécessaire de conserver ces voies réservées pour le tracé initial au cas où il y aurait un retour sur celui-ci. Ces voies pourront servir également très ponctuellement à la circulation de trains travaux jusqu'en 2018. Par ailleurs l'Etat a intégré la Grande Ceinture aux axes stratégiques pour le développement du fret et des TGV intersecteurs. Il est précisé que la réouverture de cette section à un trafic autre que tram-train n'est pas d'actualité aujourd'hui et qu'elle fera, le cas échéant, l'objet d'un projet à part entière et complètement indépendant de la Tangentielle Ouest. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de garder la maîtrise de ces emprises pour préserver des possibilités d'usage futur.

Quelques participants estiment que le projet Tangentielle Ouest met un terme aux possibilités de faire circuler du fret sur la Grande Ceinture, ce qu'ils regrettent.

« Une gare fret qui disparaît, c'est irréversible. Elles deviennent des ZAC (comme ici à Poissy ou à Saint-Germain), ou bien les modifications engagées de gabarit n'assurent plus la continuité ferroviaire (exemple T2 entre Puteaux et Issy). Espérons que des mesures conservatoires soient prises pour assurer partout la continuité ferroviaire de l'existant (et aussi l'architecture des gares comme Poissy GC) ainsi que pour réserver des terrains qui pourraient constituer des zones multimodales fret (c'est possible en ville exemple quai de la Bourdonnais à Paris) »

« Plus de passage possible de trains marchandises »

Les porteurs de projet précisent que celui-ci prend en compte des mesures conservatoires permettant de faire circuler un matériel autre que le tram-train, mais qu'aujourd'hui, cette circulation n'est pas prévue à court terme.

De plus, une partie des voies de la Grande ceinture entre l'ancienne gare de Poissy GC et le Chêne Feuillu sera laissée en état dans le cadre du tracé urbain du projet TGO phase 2. Le rétablissement éventuel d'une continuité ferroviaire ouverte aux circulations commerciales nécessitera donc des investissements complémentaires qui pourront faire l'objet d'un projet distinct en temps voulu.



5.6.5. L'articulation avec les itinéraires cyclables

Plusieurs propositions d'itinéraires cyclables en parallèle du projet ont été faites lors de la concertation (notamment jusqu'à la Seine), ainsi que d'aménagements cyclables (stationnement sécurisé, accès aux vélos dans les rames, vélos en libre-service).

« Il faut prévoir des pistes cyclables le long du trajet du tram-train »

« Des pistes piéton cycliste entre Poissy et Achères afin de faciliter l'accès aux nombreuses gares desservent le futur Poissy »

« Concernant les itinéraires cyclables (...) espérons qu'ils assureront convenablement la continuité à travers Poissy jusqu'à la Seine, de la piste venant de Saint-Germain. Ne pas oublier non plus un stationnement sécurisé des vélos (je pense à ce qui a été fait à la station T2 du Pont de Bezons) »

« Les voies cyclables accompagnant le projet doivent absolument être sécurisées avec dans l'idéal une voie pour chaque mode de transport avec des séparations physiques de type bordures »

« Les gares devront offrir toutes facilités aux usagers en termes de réseau de bus de proximité, parkings à vélos et pistes cyclables pour y accéder (...) et accès facilité des vélos dans les rames »

« Les acteurs de ce projet pourraient-ils anticiper les infrastructures type (...) vélib »

« Opportunité pour développer une politique plus efficace en matière de vélo, à travers notamment l'aménagement des traversées de Seine »

Un participant demande au contraire de ne pas « rajouter de « modes doux » qui ne font que rallonger les temps de parcours (et sont tout aussi nuisant pour la circulation) ».

Les porteurs de projet confirment que des itinéraires cyclables seront créés tout au long des sections du tram insérées sur voiries et qu'une attention particulière sera portée au maillage avec le réseau cyclable existant.





03



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les porteurs de projet retiennent de la concertation les principales préoccupations suivantes :

Sur l'organisation de la concertation

- > La demande d'avoir des informations complémentaires sur le projet suite à la concertation, d'être associé à la suite de la réflexion.

Sur l'opportunité du tracé urbain

- > Des avis majoritairement favorables au tracé urbain par Poissy, avec néanmoins plusieurs personnes exprimant des inquiétudes concernant son insertion et d'autres souhaitant le maintien du tracé initial.
- > La demande de desserte directe du Technoparc par le tracé urbain, ou a minima, l'amélioration de sa desserte.
- > La demande de desserte du sud d'Achères, en particulier du secteur du Chêne Feuillu, qui pourrait être combinée à la desserte du Technoparc.

Sur l'insertion du tracé urbain dans Poissy

- > Une attente d'informations complémentaires sur les acquisitions foncières (calendrier, procédure) émanant des acteurs économiques et des particuliers (propriétaires et locataires).
- > Le souhait d'une réduction des impacts sonores et visuels, en particulier rue Adrienne Bolland et boulevard Gambetta.
- > Le souhait d'une limitation des impacts sur la circulation automobile à Poissy, qui souffre déjà d'un trafic dense lié au transit de poids-lourds et d'automobilistes qui ne bénéficient pas d'itinéraires de contournement.
- > La demande d'une articulation efficace avec la gare de Poissy RER.

Sur l'insertion des autres sections du projet TGO phase 2

- > Le souhait d'un moindre impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye et l'attente du respect du fonctionnement du golf de Saint-Germain.

Sur la mise en œuvre du projet

- > La demande d'une optimisation du calendrier et du coût du projet.
- > La limitation des nuisances en phase travaux.
- > La bonne articulation avec les transports existants et futurs du secteur.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibèrera sur les suites à donner au projet.

ANNEXES

1. Le tableau des avis

2. Les comptes rendus des rencontres publiques

- > 1 rencontre voyageurs
- > 1 réunion publique
- > 1 rencontre de proximité

3. Les outils d'information et de communication

- > Le dépliant
- > La lettre d'information
- > L'affiche
- > Le panneau d'exposition

4. Les supports de présentation des réunions publiques

- > 2 diaporamas

5. Les courriers et contributions reçues

- > AUT IDF
- > CADEB
- > Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie
- > Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- > Département du Val d'Oise

6. La délibération du Conseil du STIF du 7 octobre 2015

7. La délibération du Conseil du STIF du 11 février 2015





